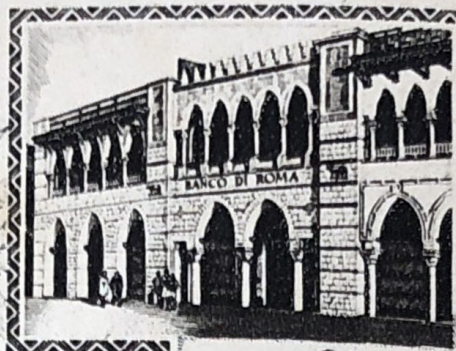
LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

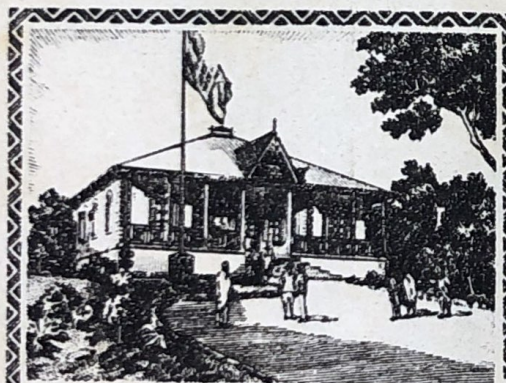
ANNO XLIV - NUMERO 1 GENNAIO 1938 - XVI E. F.

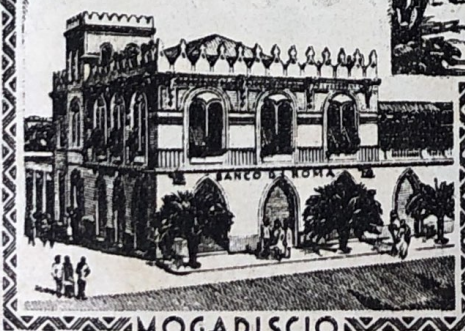
SERVIZI PER LE TRE AMERICHE
"ITALIA"
SOCIETA' DI NAVIGAZIONE

MASSAUA

ASSAB

ASMARA

LE FILIALI DEL BANCO DI ROMA NELL'

DESSIÈ

ADDIS ABEBA

HARAR

MOGADISCIO

ALTRE FILIALI NELL' IMPERO

DEMBI DOLLO
GIMMA · GONDAR
GORE · LECHEMTI

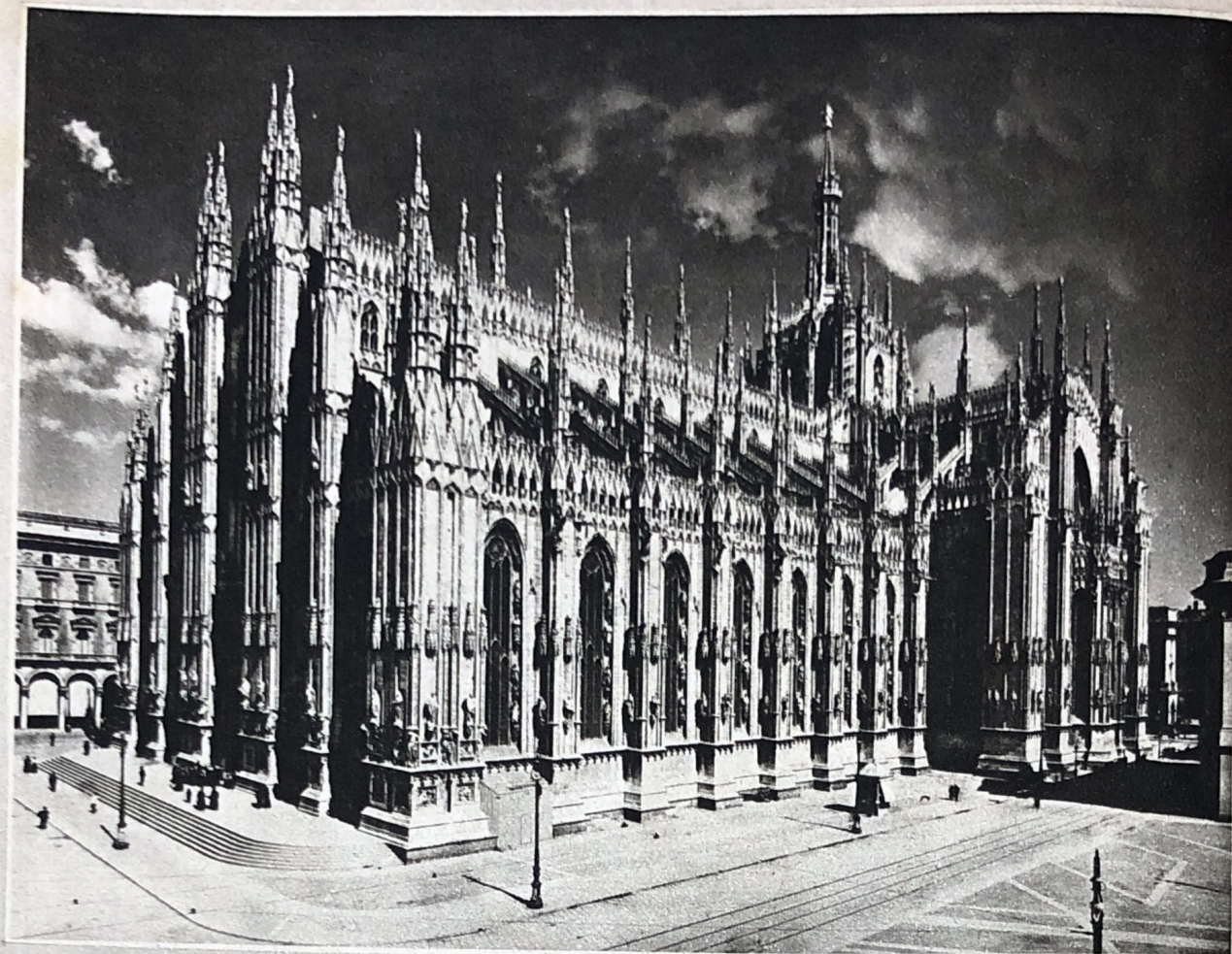
ANNO XLIV
1938 - XVI

LE VIE D'ITALIA

Numero 1
GENNAIO

SOMMARIO

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA" PER IL 1938
Italia e Colonie L. **25,50** (Estero L. **45,50**)
Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

La Collezione "ATRIA DOMINI"

intende illustrare i più celebri ed imperituri monumenti eretti dall'Arte alla Fede nel corso dei secoli cristiani ● L'iniziativa vuole essere alimento di cultura, rassegna di studi, opera divulgativa di bellezze artistico-religiose ● "ATRIA DOMINI" esce in sesto comodo e maneggevole, nel formato di cm. 17x24 ● In ragione della diversa importanza dei monumenti, i volumi avranno numero variabile di pagine ● Sono aperti abbonamenti a serie di più volumi formanti un complesso di 600 pagine, con circa 800 a 1000 illustrazioni

ABBONAMENTO ALLA PRIMA SERIE L. 50 ● ESTERO L. 70

DI IMMINENTE PUBBLICAZIONE:

Il Duomo di Milano Storia e descrizione a cura di G. NICODEMI, 208 pagg. e 300 illustraz. Copertina a colori. L. **20**, Estero L. **25** (uscirà pel Natale 1937)

Il Duomo di Firenze Cenni illustrativi di VIRGILIO CRISPOLTI, 152 pagine e 235 illustrazioni. L. **15** - Estero L. **19** (uscirà in febbraio 1938)

Rivolgersi alla Casa Editrice **ROBERTO BERRUTI & C.** - Via San Dalmazzo, 24 - TORINO
Deposito in Milano: presso la **S.A.L.E.** - **Via Benvenuto Cellini 19**; e presso i principali librai d'Italia.

TURISMO

L'ABBAZIA DI S. ELLERO IN ROMAGNA E L'INAUGURAZIONE DI UNA NUOVA STRADA VOLUTA DAL DUCE

Alcune settimane or sono è stato inaugurato un nuovo tronco stradale, che dal ridente paese di Galeata in provincia di Forlì sale, con larghe e comode svolte, all'antichissima Abbazia di S. Ellero.

LA NUOVA STRADA GALEATA-ABBAZIA DI S. ELLERO. *(Arch. fot. C. T. I.)*

Questa nuova strada, della lunghezza di tre chilometri e mezzo, acquista una straordinaria importanza, perchè rimette in valore un luogo ed un edificio, a cui si ricollegano tante tradizioni, tante leggende e tanta poesia della Romagna.

La nuova strada, che è costata 850.000 lire, ha un piano di sei metri, con una pendenza massima del sette per cento, che diventa nelle curve del quattro per cento, con raggi minimi di dodici metri. È, quindi, una strada moderna, capace di qualsiasi traffico.

Se ne avvarranno certamente i numerosi pellegrinaggi che ogni anno dalla Romagna e dalla Toscana salgono, per devozione, a visitare la tomba di S. Ellero (476-558 d. C.), il quale, nativo di Rieti, venne quassù a pregare e a lavorare fra monti e selve; e, precorrendo S. Benedetto, creò un rifugio di conservazione della civiltà romana, che divenne, nel primo medioevo, il più vasto e luminoso feudo della Romagna.

Fino ad ora i numerosi pellegrini attingevano la vetta del colle, dove sorge l'Abbazia, per una scabrosa ed erta mulattiera, fiancheggiata dai cipressi e dalle stazioni di una rozza « Via Crucis ». Questa mulattiera non era altro che l'antichissima strada romana, di cui resta, nel centro stesso di Galeata, un caratteristico tratto quasi inalterato.

Galeata fu municipio romano, anzi, centro importante di romanità, col nome di Mevaniola. Infinite sono le documentazioni e le memorie della nobiltà di questo comune. Si trovano cimelî romani in tutto il territorio. Un parroco colto, mons. Domenico Mambrini, il quale è anche l'insigne storico della valle del Bidente, ne ha ritrovati moltissimi, fondando un museo parrocchiale che è tipico in materia e contiene opere preziose, sia dal lato artistico che da quello storico.

Mevaniola, da cui aveva origine il grande acquedotto ravennate di Traiano, fu prediletta dal re Teodorico come soggiorno estivo e forse anche per le sue cacce fra le selve che ricoprivano tutta la zona appenninica circostante. In una località presso il torrente Saetta, denominata Campo della Casaccia, si scorgono le fondamenta di una villa grandiosa, che i contadini chiamano « *Palaz der re* », (palazzo del re); e si crede comunemente che quella fosse appunto la residenza estiva di Teodorico.

Una leggenda vuole che il re barbarico si ingelosisse della straordinaria popolarità del monaco Ellero e che movesse egli stesso a cavallo per punirlo. Ma durante la salita all'Abbazia, in un luogo dove ancora esiste una celletta, che ha davanti a sè una svelta colonna romana e nell'interno un rozzo altorilievo di fattura gotica raffigurante l'incontro fra il re ed il monaco, fu colpito da un'improvviso malessere, una specie di annebbiamento agli occhi ed al capo, per cui restò immobile, finchè il Santo non scese a risanarlo e non lo condusse all'Abbazia, convertendolo a quella moderazione cristiana di governo, che caratterizzò gli ultimi anni del suo regno.

La stessa leggenda vuole che da allora re Teodorico colmasse il monaco di favori, ond'egli potè ampliare l'Abbazia, costruire la

LA COLOSSALE QUERCIA DI MALATESTA. *(Arch. fot. C. T. I.)*

LA STRADA ROMANA CHE PASSA ATTRAVERSO IL CENTRO DI GALEATA.

del Santo, il quale è sempre oggetto di un culto assai diffuso nella zona. Esso si tramanda da un millennio e mezzo, perchè S. Ellero è creduto dai fedeli il protettore contro il mal di testa.

Questa fede popolare si esplica attraverso una pratica singolare e curiosa. Dietro la tomba del Santo si apre una specie di grotta, che termina in una canna di camino. I fedeli, entrando in questa grotta, mettono il capo dentro la canna e recitano una preghiera al Santo, affinchè li risani oppure li preservi dal dolore di testa. Come questa pratica sia sorta e per quali ragioni non è provato storicamente. Ma ogni anno, in maggio, che è il mese in cui ricorre la festa di S. Ellero, una notevole quantità di sofferenti sale a questo colle.

Ora la gente potrà accedervi comodamente, coi mezzi più veloci. Percorrendo la nuova strada passerà sotto una gigantesca quercia, il cui tronco misura sei metri di circonferenza ed i rami, foltissimi e spioventi fino a terra, ricoprono un'area di oltre seicento metri quadrati. Il popolino la chiama la quercia di Malatesta. La tradizione vuole che Gianciotto Malatesta, il feroce signorotto di Rimini, sconfitto nella battaglia della Tombina il 14 novembre 1277, fosse raggiunto ai piedi di questo albero, mentre tentava di fuggire per salvarsi dentro l'Abbazia di S. Ellero. Ma qui venne trapassato dalla spada di un certo Ulpino e morì della stessa morte con cui nella Rocca di Gradara egli aveva spento il fratello Paolo e la moglie Francesca.

E da augurarsi che la strada ora aperta al traffico segni l'inizio di una nuova valorizzazione di questo insigne monastero, a cui sono legati i nomi immortali di Pasquale II, di Francesco d'Assisi e di Dante Alighieri; è da augurarsi, inoltre, che la nuova strada apra l'adito – come per tante altre basiliche e pievi di Romagna – a studî ed a restauri, che valganò a ridonare all'abbazia parte almeno del suo antico splendore.

MICHELE CAMPANA

Chiesa e ornarla di artistici splendori; mentre estendeva il proprio dominio su vasti territorî, da cui più tardi ebbe origine un potentissimo feudo monacale, che per i suoi abati legislatori e guerrieri, al tempo della Contessa Matilde ebbe notevole influenza sulla storia italiana e sulle lotte svoltesi in questo territorio fra Romagna e Toscana.

Ora dei monumenti artistici non esiste quasi più nulla. La chiesa abbaziale, ancora ampia e solenne, subì vandaliche trasformazioni. Del monastero non rimangono che pochi ruderi cadenti, ridotti a casette coloniche.

Testimone dell'antica grandezza è rimasto soltanto il meraviglioso sarcofago bizantino, che conserva, nella cripta della Chiesa, il corpo

CIÒ CHE RIMANE DELL'ABBAZIA DI S. ELLERO. *(Arch. fot. C. T. I.)*

Si lavora alacremente per l'attrezzatura alberghiera dell'A. O. I.

Costituita da meno di un anno per volontà del Governo, la Compagnia Immobiliare Alberghi Africa Orientale (C.I.A.A.O.) può già presentare un buon bilancio della sua attività in questo primo difficilissimo periodo di assestamento del nuovo Impero.

Entro questo gennaio Asmara, Dire Daua, Massaua, Dessiè e Assab potranno vantare un primo albergo. Entro il trimestre in corso saranno pronti gli alberghi di Harar e di Giggiga: un secondo albergo è stato rilevato ad Asmara e sarà quanto prima riordinato. Ad Addis Abeba fin dallo scorso anno sono stati rilevati, ripuliti, ampliati e gestiti, con criteri meno... negussiti, due alberghi: l'*Imperiale* e il *Mascotte*. Altro albergo, l'*Economico*, è stato allestito e aperto al pubblico durante l'estate del 1937. Sono poi in progetto altri 30 alberghi nei principali centri, tra cui Gimma, Decamerè, Dessiè bassa (Combolcià), Quoram e Gondar, ai quali se ne aggiungeranno altri numerosi nei prossimi anni, di mano in mano che le necessità dell'opera di civilizzazione e colonizzatrice lo reclameranno.

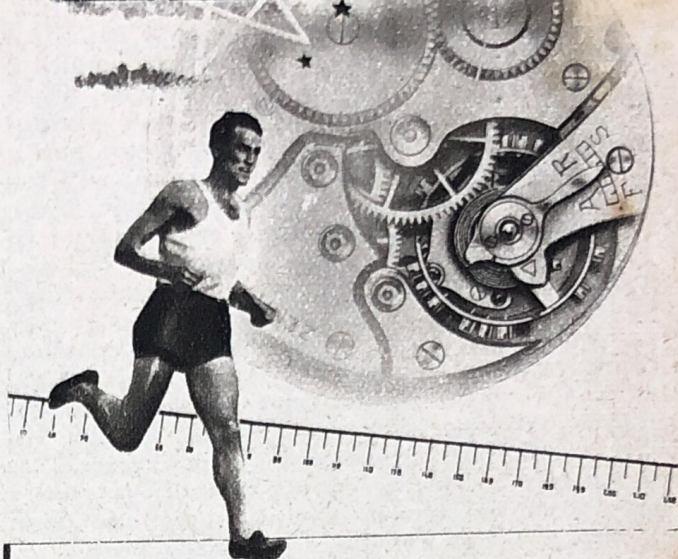
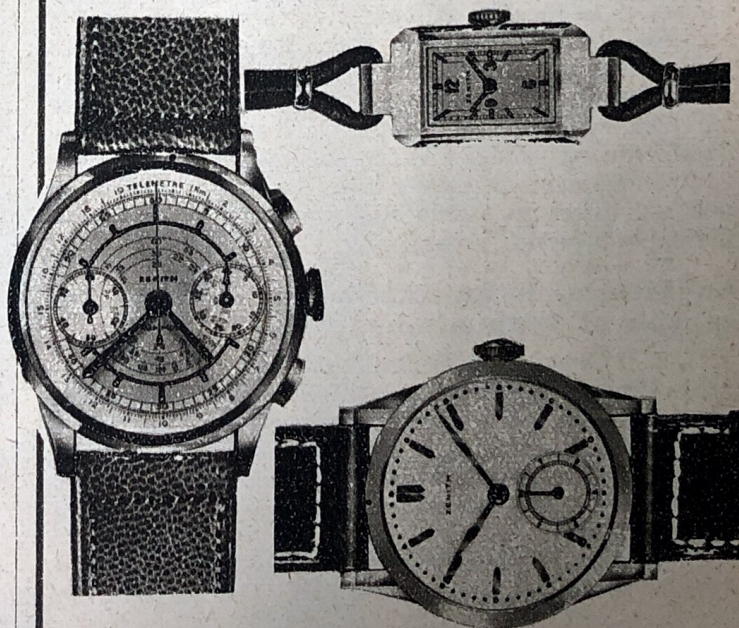
Le grandi difficoltà di terreno, di materiali, di trasporti e di mano d'opera incontrate per i lavori sono state superate con slancio e ritmo accelerato, secondo lo stile fascista, tanto da approntare ogni singola costruzione in soli 6 mesi dalla consegna dei terreni. La rapidità non ha però impedito ai progettisti ed ai costruttori di innalzare edifici solidi, comodi, attrezzati modernamente e rispondenti alle esigenze particolarissime del clima e del traffico.

Il nuovo albergo di Massaua – che sorge nell'isola corallifera di Taulud – cioè nella zona più centrale della città – avrà una grande sala da pranzo capace di ben 300 coperti. Tutti i locali destinati ai servizi generali saranno refrigerati con un moderno sistema di condizionamento d'aria, per cui i clienti godranno di una temperatura di almeno 10 gradi inferiore a quella esterna, con una umidità relativa di un massimo del 65%. Per mantenere tutti indistintamente gli ambienti nelle migliori condizioni di aereazione, l'albergo è pensile ed ha pareti e tetto a intercapedine. L'albergo di Asmara dispone pure di larghi porticati e di verande. Anche questo bell'albergo, degno dell'Italia imperiale, avrà una grande sala da pranzo capace di alcune centinaia di coperti, e per la posizione in cui esso è sorto (nei giardini della villa governatoriale) ha tutti i numeri per diventare un ottimo albergo di soggiorno per coloro che dal bassopiano eritreo, dal non lontano Sudan e dall'Arabia vorranno alternare la dura vita delle zone tropicali col riposante confortevole soggiorno nel dolce clima della capitale eritrea.

Una nuova strada attraverso la vallata del Fino e del Sàline.

È stata aperta al traffico una nuova bella strada, che rappresenta il compimento di una secolare aspirazione della fertile plaga agricola attraversata dal Fino e dal Saline. Questa nuova realizzazione è merito anch'essa del Regime, che tende a potenziare l'economia rurale del Paese.

Costruito il 1º tronco, si è assicurato il collegamento diretto con le Nazionali Ascoli-Chieti e Adriatica, permettendo un più intenso traffico, anche turistico, ed un più agevole scambio di prodotti tra la provincia di Pescara e quella di Teramo.

La nuova strada, che interessa soprattutto i quattro comuni di Picciano, Elice, Città Sant'Angelo e Montesilvano, ha uno sviluppo di km. 16 ed ha importato una spesa complessiva di due milioni e 200 mila lire, con un impiego di 250 giornate lavorative ad una media di 200 operai.

432.000 oscillazioni al giorno, pari a 13.000 km. all'anno, compie il bilancere dell'orologio. Solo un prodotto di alta classe come lo ZENITH può sottostare a un simile sforzo ed essere MATEMATICAMENTE PRECISO

Artistico catalogo N. 7 con 50 modelli diversi d'orologi, viene spedito gratis e franco di porto richiedendolo all'Ufficio Propaganda

ZENITH - UNIVERSAL
CASELLA POSTALE N. 797 - MILANO

44 nuovi rifugi nelle Alpi Occidentali.

Il C.A.I. ha elaborato un vasto programma per la riorganizzazione della rete dei rifugi alpini nelle Alpi Occidentali. Questo programma, che dovrà essere attuato in quattro anni, prevede la costruzione o il rifacimento di 44 rifugi, l'ingrandimento di 12 ricoveri e il restauro dei rifugi esistenti fra il Colle di Tenda e il Passo S. Giacomo. Nel corso del primo anno dei lavori, dal 1° luglio 1937 al 30 giugno 1938, verranno costruiti i seguenti rifugi: al Lago Lungo Superiore (m. 2096); a S. Bernolfo (m. 1913); al Piz (m. 2100); all'Ubac (m. 1900); a S. Giusto (m. 1836); all'Arguereys (m. 2436). Tutti questi rifugi saranno costruiti in muratura e di capacità sufficiente per alloggiare 20 persone. Nel medesimo periodo verranno restaurati i seguenti rifugi: Città di Saluzzo (m. 2400); Sea (m. 2257) per 30 persone; Elena (m. 2100) per 55 persone. Nell'alta vallata di Balme verranno restaurati completamente il Rifugio Gastaldi e i vecchi baraccamenti militari. Analoghe riparazioni verranno apportate al Rifugio-Albergo. Infine, si ricorda l'ingrandimento dei Rifugi Pagari, Tazzetti, Peraciaval, Gonella, Torino. Entro il 1941, tutti i lavori preventivati saranno esauriti, soprattutto quelli della zona del Gran Paradiso e del Monte Bianco.

Nuove strade in Sardegna.

L'ottima strada Sassari-Sorso-Castellardo, che si svolge attraverso una regione dotata delle più varie bellezze (marine, pianure e montagne), e porta alle pittoresche terme di Casteldoria, è stata oggetto di una profonda trasformazione, che ne ha fatto una attraentissima strada turistica. Altre numerose iniziative sono in corso in tutta l'Isola per facilitare ai turisti l'accesso alle zone più interessanti, quali quelle della SS. Trinità di Saccargia e di S. Pietro di Sorres. L'escursione all'Abbazia di Saccargia è stata sempre una delle più suggestive della Sardegna; ma finora non era alla portata di tutti i turisti. Oramai è divenuta, dopo la trasformazione del sentiero mulattiero in una comoda strada automobilistica, una facile e piacevole passeggiata. Non meno pittoresca è la località in cui si nasconde quel gioiello artistico che è S. Pietro di Sorres, pura sopravvivenza dell'architettura medioevale. Nelle sue vicinanze, presso Cheremule, si trova il cratere di un antico vulcano le cui lave raggiungono Campo Giavesu. A completare l'ambiente archeologico si aggiungono i Nuraghe, forse i più interessanti di tutta l'Isola. La trasformazione di una mulattiera in strada turistica faciliterà fra breve queste interessanti escursioni.

La Mostra documentaria dell'Archivio comunale di Sommacampagna.

S. E. il Conte De Vecchi di Val Cismon, concedendo, quale Presidente del *R. Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano*, il suo alto patrocinio alla Mostra dell'Archivio comunale di Sommacampagna (Verona), si è espresso, nella lettera diretta al Podestà Conte G. Campostrini, con parole di vivo compiacimento per l'opportuna iniziativa.

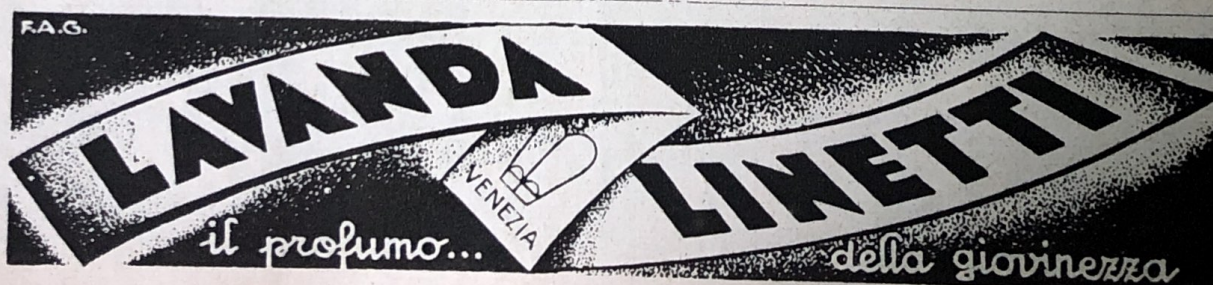
La Mostra, organizzata dal comm. Guido Vicenzoni, ha uno scopo patriottico: dare incremento alla cultura popolare, affinchè ognuno conosca meglio la storia del Paese, secondo le alte finalità dell'educazione fascista. Anche l'esposizione dell'archivio di un Comune rurale – come quello di Sommacampagna – può essere utile, specialmente alle nuove generazioni. Ogni piccolo borgo ha la sua storia, e nelle vecchie carte degli aggregati campestri si trova spesso materiale sufficiente ad interessare il pubblico con la rievocazione del passato.

SOMMACAMPAGNA – LA BELLA CHIESETTA DI SAN MICHELE IN CUI CARLO ALBERTO ASCOLTAVA LA MESSA DURANTE LA CAMPAGNA DEL 1848.

Molti sono gli argomenti, anche sentimentali, che a questa mostra si prestavano: relazioni rivelate da omonimie famigliari, care ricordanze, luoghi noti per comune consuetudine o per semplici reminiscenze topografiche; la Chiesa dove si prega, la piazza del mercato e dei giuochi, le strade, i colli, le ville, i cascinali, le case e i focolari attorno a cui si assisero gli avi.

L'interesse del pubblico per la mostra si manifestò, infatti, con la frequenza dei visitatori nello storico salone della Residenza Municipale, che nel 1848 fu Quartier Generale di Re Carlo Alberto.

Dai documenti esposti si riaffacciano gli anni eroici del Risorgimento, vivi, presenti, come balzati dalle vecchie stampe e dalle sbiadite scritture.

L'esempio che ci viene dalla piccola borgata quarantottesca dovrebbe essere imitato. L'Italia è così ricca di storia che anche un piccolo Comune rurale può offrir materia d'insegnamento e di esperienza.

CICLO-MOTO-TURISMO

LE BANCHINE CICLISTICHE

Lo sviluppo sempre crescente dell'automobilismo, che va man mano sostituendosi alla trazione animale, non ha, invece, rallentato il diffondersi del ciclismo, il quale, non solo da noi, ma anche all'estero, segna ogni anno un nuovo incremento.

Ciò si spiega sia col fatto che la bicicletta è ormai diventata un vero strumento di lavoro per le masse operaie e contadine, sia col fatto che si va notando una ripresa del turismo ciclistico, diventato, per esempio, in America, uno *sport* di svago e di moda per le classi agiate.

Se ciò è confortante e merita incoraggiamento, bisogna pur riflettere, nei riguardi della circolazione stradale, che la contemporanea presenza dell'automobile e della bicicletta sulla stessa sede stradale porta ad inconvenienti assai gravi, come si rileva dal forte numero dei sinistri. Basterà osservare che la statistica degli infortuni stradali del 1936 segna 3883 scontri fra automobili e velocipedi, con 4226 persone infortunate. A questi vanno poi aggiunti gli scontri tra motocicli e velocipedi, con 1095 persone infortunate. È, quindi, chiaro che bisogna provvedere, e per provvedere non basta diffondere un maggior senso di disciplina stradale, perchè spesso è questione di spazio, di possibilità di circolazione, di visibilità. A proposito di quest'ultima, stimiamo assolutamente necessario rendere obbligatoria l'applicazione posteriore della gemma catarifrangente, poichè l'obbligo dell'apparecchio luminoso elettrico a luce rossa, imposto alle biciclette, trova ostacolo a diffondersi nel suo caro prezzo; tanto è vero che, per cercare il meglio, si è finito per aver l'80% dei velocipedi senza gemma e senza luce posteriore, e gli agenti non hanno il coraggio di elevare contravvenzioni, poichè non si può pretendere che un operaio, o un contadino, che per un centinaio di lire può acquistare una bicicletta usata, ne spenda un'altra metà per provvedersi di un accessorio, mentre con poche lire può procurarsi la gemma, e altrove si ricorre perfino alla semplice imbiancatura del parafango, pur di non gravare il ciclismo di un costoso accessorio.

Se questo è uno degli inconvenienti ai quali urge provvedere, non è dubbio che la soluzione vera del problema non si avrà che da uno sfollamento della strada da parte dei ciclisti, mediante la costruzione di piste ciclistiche. Nessuno pensa che il problema posto in questi termini sia di facile soluzione, perchè molte, troppe fra le nostre belle strade sono di larghezza insufficiente per l'attuale traffico, specie camionistico; e, d'altra parte, costruire al loro margine una banchina ciclabile darà luogo a spese ingenti; ma da questo a non farne nulla c'è una bella differenza.

Il problema non preoccupa soltanto noi, ma tutti i Paesi che usano largamente la bicicletta se lo pongono e cercano di risolverlo. Intorno a Berlino e ad Amburgo si costruiscono piste ciclistiche; lo stesso si fa in Au-

BINOCOLI PRISMATICI
GRANDANGOLARI DI
LUMINOSITÀ NORMALE E DI
GRANDE LUMINOSITÀ

BINOCOLI PRISMATICI
A CAMPO NORMALE DI
LUMINOSITÀ NORMALE E DI
GRANDE LUMINOSITÀ

BANCHINA CICLISTICA DELLA STRADA FRA TÒRMINI E BARGHE, IN VAL SABBIA. *(Arch. fot. C. T. I.)*

stria, in Danimarca, in Olanda, e non parliamo dei Paesi Scandinavi dove tutta la popolazione usa la bicicletta. Anche in Francia questa campagna è in corso.

Da noi il disagio è naturalmente più sentito nell'alta Italia, che conta il maggior numero di ciclisti, e specie nelle vicinanze dei centri industriali, dove in certe ore del giorno la congestione della strada è tale da arrestare la circolazione. Basterà ricordare che in provincia di Milano circolano 428.661 biciclette, in quella di Torino 221.038, di Bologna 193.072, di Pavia 118.119 ed in quella di Brescia 113.258, mentre Roma non ne ha che 66.000 e, ultima in graduatoria, la provincia di Matera ne registra soltanto 739. Si tratta, per il Nord, di cifre imponenti, che toccano le maggiori punte nelle regioni industriali a livello pianeggiante, dove appare tanto più doveroso metter riparo al grave inconveniente in quanto il ciclismo paga un tributo agli enti locali di oltre una quarantina di milioni, provento dovuto ai quasi 5 milioni di biciclette a cui ci stiamo avvicinando.

Non si tratta – s'intende – di provvedere in modo totalitario, troppe essendo le difficoltà e troppo elevata la spesa; ma si deve pure agire là dove si può e dove lo spazio e la strada lo consentono. È stato, ad esempio, ricordato il fatto che tra Ferrara e Pontelagoscuro la larghezza della strada statale è di 16 metri; ora, non sarebbe provvida una pista ciclistica al margine di essa, dato il grande numero di stabilimenti e le estese colture agrarie esistenti in quella ricca regione, dove la bicicletta porta i lavoratori alle officine ed ai campi?

Noi siamo d'avviso che non solo lo Stato, ma anche le Amministrazioni Provinciali che hanno una larghissima rete di strade, dovrebbero porsi questo quesito, e dove è possibile, risolverlo. Vogliamo, a tale proposito, ricordare qui, a titolo di benemerenza e d'esempio, il Rettorato Provinciale di Brescia, una provincia che ha

ADOTTATELI PER LO STUDIO DELLE LINGUE STRANIERE

Inviate alla **S. A. "LA FAVELLA"** in **MILANO - Via Cesare Cantù 2** - il tagliando quì a lato (in busta aperta affrancata con 10 cent., aggiungendo il nome e l'indirizzo del mittente anche a tergo della busta - oppure ricopiando il testo su una cartolina da 30 cent.) e Vi verrà spedito gratis il catalogo contenente tutti i particolari relativi ai corsi **LINGUAPHONE.**

TAGLIANDO DA SPEDIRE

Spett. S. A. LA FAVELLA - Milano, Via C. Cantù, 2.
Vogliate spedirmi gratis e senza impegno il Vostro catalogo illustrato TC-18
Nome e Cognome ....
Via ....
Città e Provincia ....

oggi una delle più complete e moderne segnalazioni stradali, poichè all'ingresso di ogni comune (e sono 171), e persino delle frazioni, il nome della località è indicato da gemme catarifrangenti, segnalazione tipo che ormai si è imposta in tutto il mondo come la più pratica e la più economica.

La provincia di Brescia, che ha una bicicletta ogni sei abitanti, ha sentito l'importanza del problema e lo va risolvendo nel miglior modo. Un primo esperimento è già in attuazione su tre chilometri della strada della Val Sabbia, lungo il Chiese, fra Tòrmini e Barghe; località particolarmente adatta per il grande traffico ciclistico dovuto alle ferriere di Vobarno e ai cotonifici di Roé. Questa pista ciclabile si svolge a fianco della strada provinciale ed è mantenuta con una leggera asfaltatura per invitare i ciclisti a percorrerla. Questa della buona manutenzione della pista è una condizione essenziale, poichè diversamente i ciclisti saranno sempre tentati di tornare sulla strada asfaltata, dove il pedalare è meno faticoso, come si dice spesso per dimostrare l'inutilità delle piste; ma basterà rispondere che, quando le strade erano meno buone e la carreggiata offriva minori pericoli, non avendo ancora l'automobilismo raggiunto lo sviluppo attuale, i ciclisti cercavano la banchina e su di essa circolavano, come vi circoleranno ancora se troveranno buona la pista, che costituisce la più sicura difesa contro i sinistri.

STRADA DELLA VAL SABBIA - IL CICLISTA NON SI PREOCCUPA DELLA SVOLTA ... (Arch. fot. C. T. I.)

Oltre il tratto citato, la provincia di Brescia ha già in animo di costruirne altri nei pressi della città, sulla provinciale della Val Trompia e su quella per Mantova, in modo da alleggerire le strade che si irradiano dal capoluogo, dove si contano ben 27.393 biciclette.

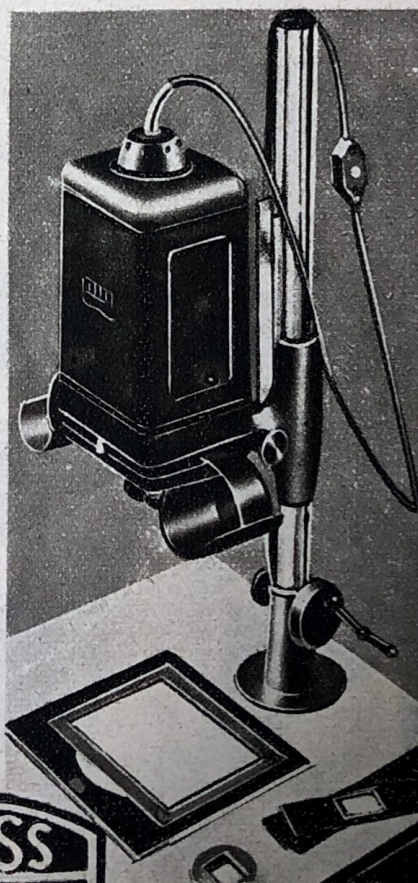
È da augurarsi, quindi, che l'iniziativa si diffonda, sull'esempio della strada bresciana anzi descritta e, per limitarci all'esame della regione lombarda, su quello della Milano-Lodi già in funzione, e della Pavia-Binasco

Più grande, ancora più grande, ma sempre nitida

così dev'essere l'immagine quando, nel valorizzare le proprie negative mm. 24×36, non si desidera venire distratti da manipolazioni secondarie, ma si vuole prestare tutta la propria attenzione al risultato artistico. Nessun controllo della nitidezza occorre, poichè l'apparecchio d'ingrandimento per fotopiccole IKOMAT della Zeiss Ikon possiede una messa a fuoco automatica. Per ingrandire si usa la stessa ottica di presa, quindi gli eccellenti obbiettivi Contax della Zeiss. Sulla tavoletta di base si ottengono ingrandimenti fino a 10 volte; girando l'apparecchio di 180° intorno alla colonna e proiettando l'immagine su un piano più basso del tavolo si possono ottenere ingrandimenti fino a 20 volte. L'emulsione sensibile della negativa non viene a contatto con il telaietto di proiezione.

◆ *Il Vostro Fornitore Vi mostrerà volentieri e senza impegno l'ingranditore IKOMAT della Zeiss Ikon. L'opuscolo illustrativo B. 728 si può avere gratuitamente dalla Rappresentanza della Zeiss Ikon A. G. Dresden:*

IKONTA S. I. A.
MILANO 7/105, CORSO ITALIA 8

ZEISS IKON

BANCHINA CICLISTICA SULLA PROVINCIALE MILANO-LODI. *(Arch. fot. C. T. I.)*

(km. 15), Monza-Villasanta (km. 2), e Cremona-Piacenza (km. 35), che si stanno allestendo.

Una soluzione di ripiego sarebbe anche quella di segnare con una striscia bianca, sulla carreggiata, uno spazio destinato ai ciclisti, come si vede all'estero; ma ciò esige un grande senso di disciplina nella circolazione, alla quale, se pur dobbiamo augurarci di poter presto arrivare, non siamo ancora giunti, nè si giungerebbe certo con l'assurda proposta di targatura delle biciclette. Un riesame su questo punto del Codice della Strada si ravvisa necessario, poichè trattasi di materia che va continuamente riveduta, col progredire dei mezzi di trasporto. Infatti, nel prossimo Congresso Internazionale della Strada il problema della circolazione ciclistica formerà oggetto di speciale trattazione.

ITALO BONARDI

La 19ª Esposizione del ciclo e del motociclo.

La nuova produzione ciclo-motociclistica dell'Anno XVI avrà la sua grande rassegna dal 22 al 30 gennaio a Milano, nel palazzo della Permanente, ove il Gruppo dei Costruttori di Motocicli aderente all'A.N.I.M.A. organizza per la 19ª volta l'*Esposizione internazionale del ciclo e del motociclo*. Lo spostamento della data consueta dalla prima all'ultima decade di gennaio, è stato determinato da ragioni di ordine pratico: si è voluto allontanare il giorno dell'inaugurazione dalle ferie natalizie – in cui necessariamente il lavoro subisce una sosta – per lasciare maggior agio ai costruttori di allestire e perfezionare i loro modelli. Non dubitiamo che questa innovazione costituirà un nuovo motivo di successo della 19ª Mostra, la quale è posta sotto il segno dell'autarchia.

L'unanime sforzo di tutta la Nazione per raggiungere la piena indipendenza economica, secondo la parola d'ordine del Duce, trova l'industria della motocicletta e della bicicletta in piena fase di progresso e già affrancata dalla importazione straniera. Volendo accentuare il significato della Mostra, il Comitato organizzatore ha indetto un concorso per le migliori soluzioni autarchiche costruttive, allo scopo di incoraggiare, premiare e segnalare le iniziative che, nella produzione della motocicletta e della bicicletta, riusciranno a sostituire materiali di importazione con altri di produzione nazionale. Durante l'Esposizione verrà indetto pure il III Concorso Nazionale di motofurgoncini, che si svolgerà secondo una regolamentazione perfettamente aderente alle nuove disposizioni ministeriali che li definiscono, limitandone la lunghezza, la larghezza e la portata (kg. 350). Inoltre, il regolamento tiene conto delle particolari condizioni che suggeriscono di non allontanarsi, nella costruzione dei motofurgoncini, dalla tecnica costruttiva della motocicletta.

Alpe materna
mi donò il respiro...
IL PROFUMO DEI TEMPI NUOVI
BOUQUET DI LAVANDA
SOFFIENTINI
· MILANO ·

Il successo della 19ª Esposizione già si delinea sicuro attraverso le adesioni pervenute al Comitato organizzatore: il numero degli espositori è superiore di una volta e mezzo a quello dello scorso anno, per cui gli ordinatori hanno dovuto risolvere il problema dello spazio. Le industrie motociclistica e ciclistica nazionale sono presenti al completo con nuovi interessanti modelli curati e perfezionati in ogni loro parte.

La Mostra, pur avendo un carattere spiccatamente autarchico, conserva la sua internazionalità, accogliendo esemplari della produzione motociclistica tedesca, belga e inglese. La maturità della nostra industria è tale da poter sostenere vittoriosamente il confronto con i migliori modelli della più affinata produzione mondiale.

Non mancherà nella prossima Esposizione, accanto all'orientamento utilitario, un marcato aspetto sportivo: i modelli di punta e da primato rappresenteranno in sintesi una stagione intensa e ricca di vittorie italiane. La Mostra comprende le seguenti Sezioni: Sezione I – Motociclette, motofurgoncini e motocarrozzette; Sezione II – Biciclette; Sezione III – Motori, magneti, candele, carburatori, altre parti del motore e parti della bicicletta, carrozzette, fanali ed accessori del ciclo e del motociclo, pneumatici, carburanti e lubrificanti, equipaggiamento del ciclista e del motociclista.

Italia e Germania all'avanguardia.

Il massimo mondiale della velocità motociclistica ha subìto un nuovo attacco ed ha compiuto un nuovo progresso. Sull'autostrada di Francoforte, il pilota tedesco Henne, alla guida di una B.M.W. 500 due cilindri con compressore, ha sfiorato la media prodigiosa di 280 all'ora, conquistando il primato assoluto. Henne ha compiuto il chilometro di partenza lanciata nel tempo di 12″ e 8/10, pari alla velocità media oraria di 279.503. Nell'ultima prova egli ha raggiunto il limite massimo di chilometri 280,150 all'ora. Sul miglio lanciato Henne ha ottenuto il tempo medio di 20″965/1000 (media km. 276.281). Le distanze dei 5 km. e delle 5 miglia sono state coperte rispettivamente in 1′ 6″ 55/100 (media km. 270,473) e in 1′ 52″ 18/100 (media km. 258.229).

Il duello a distanza impegnato tra Henne e Taruffi, tra Gilera e B.M.W., ha portato a questo superbo risultato: l'industria italiana e germanica marciano all'avanguardia; l'ardimento dei piloti e la genialità costruttiva sono fonte di nuove conquiste per l'umanità, che si affranca dal giogo della distanza. Anche i primati di Henne, come quelli di Taruffi, sono stati ottenuti studiando accuratamente la carenatura di ogni parte, rivestendo motore e telaio di un guscio aerodinamicamente profilato. Il campione italiano, che si trova ora nel Sud Africa, non ha certo dimesso i propositi di rivincita, nè ha ottenuto il massimo dalla sua macchina. I 300 all'ora in motocicletta, che lo stesso Taruffi ha preconizzato, non sono lontani.

Incidentalmente osserveremo che la tendenza alla profilatura aerodinamica della motocicletta è stata avversata dagli Inglesi, i quali sostengono che la motocicletta così concepita non è più una... motocicletta. Per attaccarsi ai primati gli sportivi britannici si vedono, quindi, costretti ad elevare la potenza del motore – sciupando, in sostanza, dell'energia per vincere la maggior resistenza all'avanzamento di una macchina nuda – e a ricorrere alle massime cilindrate ammesse (1000 cmc.). Lo studio di forme penetranti da applicarsi alla motocicletta non solo risponde, invece, alla più razionale concezione della tecnica, ma apre forse la via a nuove strutture per uso turistico, nelle quali all'economia di potenza, e quindi di consumo, e a parità di prestazione, si uniranno maggiori comodità per il pilota.

RIDUZIONI: 30-45 %
sulle ferrovie e le poste alpine svizzere

80 scuole di sci nei maggiori centri sportivi

Passaporti turistici, valevoli 1 mese costo lire 20

Passaporti collettivi per comitive

Benzina a prezzo ridotto per automobilisti stranieri

Biglietti ridottissimi di fine settimana

Abbonam. generali e regionali a condizioni vantaggiosissime

Forti riduzioni per comitive

150 stazioni invernali

Alberghi per tutte le esigenze

IL FRANCO SVIZZERO È RIBASSATO DEL 30%

INFORMAZIONI - PROSPETTI - BIGLIETTI FERROVIARI PRESSO
"SVIZZERA"
UFFICIO DI VIAGGI ED AGENZIA UFFICIALE DELLE
FERROVIE FEDERALI SVIZZERE
ROMA, C. Umberto I - MILANO, V. Camperio 9
(ANGOLO VIA CONVERTITE)
E TUTTE LE AGENZIE DI VIAGGI

Lo Stradivario della radio

SV 54 Supereterodina a 5 valvole **Duotonal** ad alta fedeltà di riproduzione a 4 gamme d'onda: onde cortissime, corte, medie e lunghe. **Selettività variabile.** - Filtro d'antenna. Filtro contro i disturbi della rete. Controllo automatico di volume. Media frequenza a nuclei ad alta permeabilità magnetica **Sirufer** tarata con condensatori ad aria. Condensatore variabile montato su cuscinetti di gomma. Indicatore visivo del volume. Indicatore visivo della selettività. Scala a luminescenza in cristallo.

TURISMO NAUTICO

IL TURISMO NAUTICO FINALMENTE ALLA PORTATA DI TUTTI

Un ingegnere marchigiano residente a Milano, negli anni scorsi impiegava le vacanze navigando dal Lago Maggiore pel Ticino ed il Po fino a Porto Garibaldi sull'Adriatico, seguendo la costa oltre Ancona, per giungere alla vetusta Numana, ove la sua famiglia villeggiava. Per un percorso di tal fatta, su centinaia di chilometri di turismo nautico, lacuale, fluviale e marittimo, a volte solo, a volte col figlio o con un amico, egli non disponeva che di una modestissima *canoa* in legno, lunga cinque metri, e di un motorino fuoribordo ad un solo cilindro, che aveva la capacità di un bicchiere da *marsala*. Per tutto questo equipaggiamento aveva speso meno di 1500 lire, ed ogni chilometro di percorso gli costava 17 centesimi quando andava a motore e... zero quando si lasciava portare dalla corrente o remava con la pagaja o, col vento favorevole, alzava la piccola vela.

Il 24 giugno u. s. tre studenti triestini, appartenenti al GUF di Milano, partivano dalla darsena di Porta Ticinese a bordo di due «dinghi» (imbarcazioni di tipo internazionale, di metri 3,60 di lunghezza e del costo, a seconda della finitura, dalle due alle tremila lire). Navigando pel Naviglio pavese, per il Ticino, il Po, i canali, la laguna veneta e poi lungo la costa, giungevano a Trieste la sera del 1° luglio.

Il 19 agosto scorso un ingegnere triestino partiva dalla spiaggia di Numana sopra ricordata a bordo di una *canoa* in tela gommata, con armatura di legno, azionata da un motorino fuoribordo, anch'esso di minime dimensioni, e in diciannove ore giungeva a Zara, attraversando l'Adriatico. Qui non si tratta più di navigazione in acque interne o costiere, ma di oltre 150 chilometri di mare aperto e non sempre benigno, superati con mezzi che costano non più di tremila lire, tutto compreso.

Nello scorso novembre sono partiti da Pula, in Sardegna, due Francesi a bordo di una *canoa* in tela, lunga metri 5,25, ed in 48 ore sono giunti a Biserta, in Tunisia, percorrendo oltre 200 chilometri, senza motore, a vela per tre quarti del tragitto, a pagaja il resto.

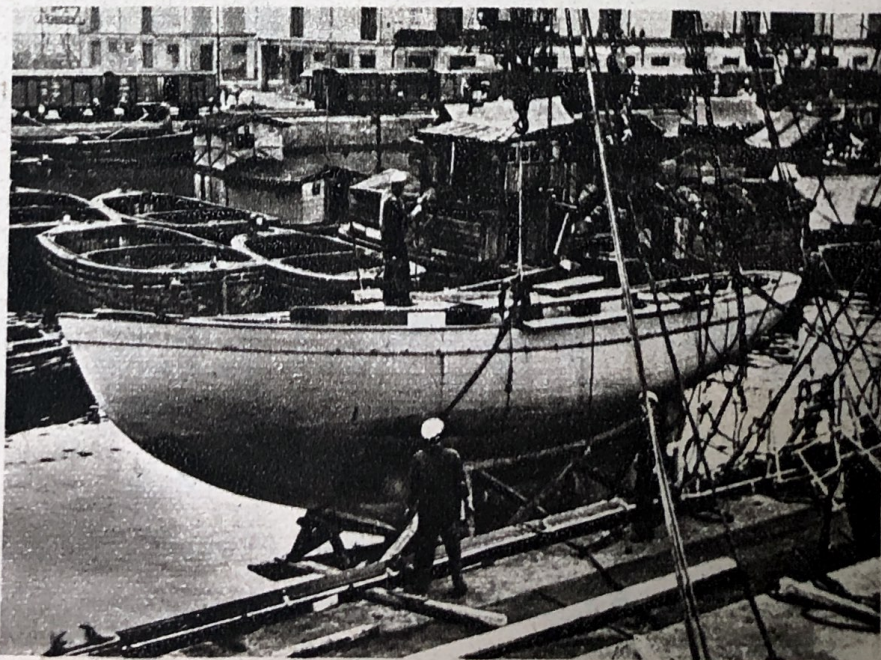
***

Da simili esempi recentissimi è facile dedurre che si può fare del turismo nautico con mezzi limitatissimi, pari quasi a quelli occorrenti – quanto alla spesa – per fare del turismo in bicicletta. Ma non è questa la forma di turismo nautico alla portata di tutti, promessa dal titolo di queste note, poichè nel «tutti» vogliamo comprendere anche coloro i quali, pur disponendo di poco denaro, vogliono navigare con sicurezza e comodità e trovano divertente una gita in canoa, ma soltanto per un'ora o due, e non si sarebbero divertiti affatto se si fossero trovati, come il citato ingegnere triestino, soli di notte, in mezzo all'Adriatico, a tu per tu con una frotta di scherzosi delfini, che con le loro evoluzioni per vero miracolo non mandarono in pezzi il fragile involucro di legnetti e tela. Fortunatamente, il turismo nautico permette il più vasto campo di scelta, più vasto che qualsiasi altra forma di turismo, estensibile in ogni modo, nelle dimensioni del veicolo, nel tempo, nello spazio e... nella spesa.

Le imbarcazioni private da diporto, dai metri 3,60 del «dinghi» vanno su su, fino ai cento metri dei grandi *yachts* dei magnati inglesi ed americani, alcuni muniti perfino del giroscopio *Sperry* contro il rullio, tale e quale come sul nostro *Conte di Savoia*; mentre, servendosi del naviglio pubblico, si va dalle brevi e facili gite lacuali e costiere fino alle crociere mediterranee, oceaniche e, magari, a quella massima del periplo del mondo.

Quest'ultima forma di turismo nautico, certamente molto piacevole, è quella che, come tutto ciò che diverte senza alcun rischio e fatica, attira il maggior numero di turisti, poichè anche in Italia, grazie alla mirabile istituzione fascista del Dopolavoro, viene messa letteralmente alla portata di tutte le borse. Ma volendosi tener conto delle superiori finalità del turismo nautico, non crediamo che questa forma possa essere la sola raccomandabile. Diceva Giuseppe Giusti, in un suo epigramma:

Il fare un libro è meno che niente,
se il libro fatto non rifà la gente.

In qual modo le grandi crociere turistiche rifanno la nostra gente? Come riconducono sulla terra ferma il terrajolo, imbarcatosi otto giorni od un mese prima ignaro di tutto quanto concerne il mare e la navigazione? Presso a poco nello stesso primitivo stato di ignoranza. Si sarà divertito assai, non v'è dubbio; avrà veduto qualche paesaggio famoso e qualche città a lui ignota, che però, salvo un po' di color locale, è come tutte le altre. Se si tratta di una persona abbiente, avrà continuato a bordo il tenore di vita del grande albergo al quale è abituato, e se modesto borghese od operaio

L'«*Aldebaran*», PRIMA UNITÀ DELLA FLOTTIGLIA DELLA L.N.I., SBARCATA A GENOVA, DOVE SI PROVVEDE A COMPLETARNE L'ARMAMENTO. *(Arch. fot. C. T. I.)*

BANCA COMMERCIALE ITALIANA

MILANO

Capitale L. 700.000.000 inter. versato - Riserva L. 147.596.198,95

•

Per i vostri viaggi usate i

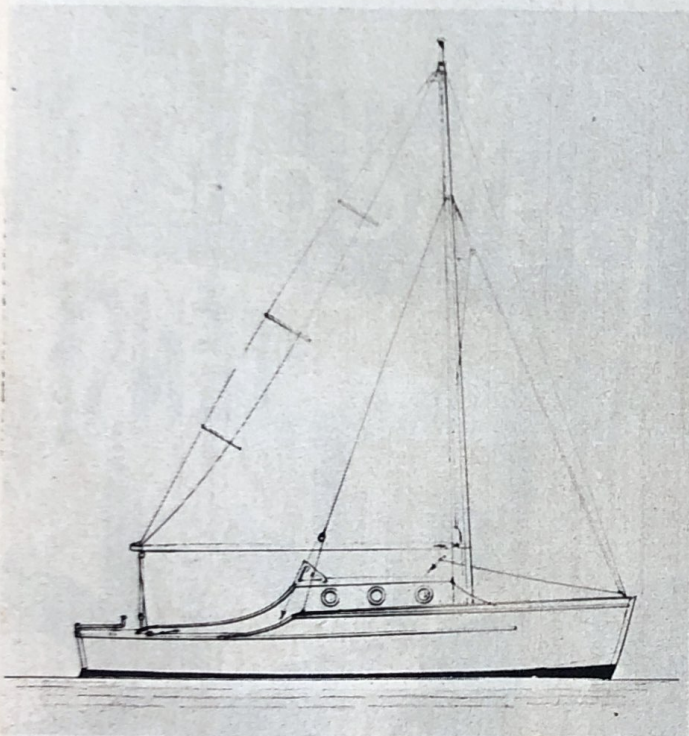
B.C.I. TRAVELLER'S CHEQUES

(ASSEGNI PER VIAGGIATORI)

emessi in

Lire Italiane, Franchi Francesi, Sterline, Dollari S.U.
e VENDUTI FRANCO DI COMMISSIONE E SPESE

avrà trovato tanto di nuovo e di solleticante in questa vita inconsueta, da non aver tempo di pensare al mare ed alla navigazione. Basta un solo esempio a dimostrarlo: dopo dieci anni almeno che queste crociere sono in voga, dopo che migliaia di Italiani vi hanno partecipato, anche persone colte, persino giornalisti che vanno per la maggiore, parlando o scrivendo adoperano le parole *tolda*, *scialuppa*, *babordo*, *tribordo*, che nessun marinaio italiano ha mai pronunciato, confondono la *chiglia* con la *carena* e viceversa; ecc. ecc.

Per fare del vero turismo nautico, per ritornare alle usate occupazioni terrestri conservando nel cuore e nel cervello tutta la suprema bellezza della vera vita marinara; per acquistare quella «mentalità insulare» auspicata dal Duce ad ogni Italiano, non v'è che un mezzo: imbarcarsi su piccole navi, in piccole comitive, prendendo parte attiva alla vita di bordo, sottoponendosi dapprima ad una specie di noviziato, per passare presto – se do-

VISTA GENERALE E PIANO VELICO DEL MOTOSCAFO DA CROCIERA « *Baglietto-R.F.M.I.* ». (*Disegno*)

tati della necessaria attitudine – al comando del proprio navicello, sia esso prestato, noleggiato od acquistato. Giunti a questo punto, si godranno tali e tante soddisfazioni che quegli otto o quindici giorni saranno sufficienti per illuminare tutta un'annata del più pesante e tedioso lavoro terrestre; si sarà temprati in ben altro modo, si sapranno affrontare diversamente le contingenze della vita, perchè si saranno acquistate quelle attitudini marinare che non si dimenticano più e la cui utilità apparirà in cento occasioni.

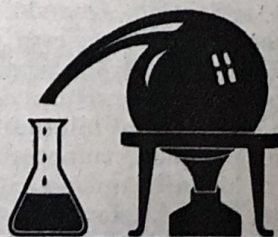
Questa forma di *sport* o di turismo nautico in Inghilterra è da tempo accessibile a tutti, poichè colà esistono ditte specializzate che dispongono di centinaia di imbarcazioni di ogni tipo, a vela, a motore o con ambedue i mezzi di locomozione, pronte per essere noleggiate a giornata, a settimane od a mesi, con o senza marinai. Alcune pubblicano all'inizio della stagione il loro catalogo illustrato, con le tariffe e tutte le altre indicazioni opportune. Così per 5 ad 8 sterline – a seconda della stagione – si può avere per una settimana un *cutter* a vela di circa 8 metri, con tutto il necessario per navigare e intrattenere completamente quattro persone adulte, escluse naturalmente vettovaglie e bibite, che rappresentano l'unica spesa in più proporzionata alle esigenze, gu-

LABER

NUOVA LOZIONE

a base di olii essenziali, succhi di erbe e radici dell'alta montagna, che contiene quanto occorre per la perfetta igiene della testa. Se voi soffrite di calvizie prodotta da microrganismi, se avete forfora, prurito, pustole il Laber è il rimedio che vi occorre e che vi darà senza alcun dubbio risultati positivi

LABER

Se voi cercate una lozione efficace non dimenticate questo nome. Laber cura e ammorbidisce i capelli, li rende lucidi, lisci e mantiene in modo speciale la pettinatura

in herbis salus

Il Laber è prodotto nei Laboratori della Lavanda Coldinava e si vende in tutte le profumerie

A. NIGGI & C. - IMPERIA

sti, appetito e... sete dei turisti. Con una o due sterline in più si può avere un motoscafo da crociera, con le stesse comodità per la vita a bordo, ed in questo caso occorrerà aggiungere la spesa del carburante in proporzione delle percorrenze.

In Italia finora non esiste nulla di simile. Si può noleggiare qualche imbarcazione, ma a prezzo d'affezione e senza trovare il tipo che meglio risponda ai nostri desideri; ad ogni modo, sempre a prezzi non accessibili a borse modeste. L'unica istituzione che pratichi prezzi convenienti è il Circolo Naviglio di Milano, che ogni anno, nel mese di agosto, noleggia in Adriatico due o tre bragozzi, sui quali ingegnosamente «si arrangiano» i suoi soci per una crociera di quindici giorni tra le meravigliose isole dalmate, con una spesa, tutto compreso, non superiore alle mille lire a testa. Notiamo fra parentesi come sia veramente notevole il fatto che una consimile iniziativa marinara sia sorta in una città dell'entroterra, mentre nulla del genere esista a Genova, Napoli, Palermo, Venezia, ecc. Ma – ci perdoni l'Ammiraglio Camperio, entusiasta Presidente a vita del Circolo Naviglio – anche la sua crociera non risponde al fine cui tendono queste note. I suoi bragozzi svolgono la loro opera di propaganda marinara in confronto delle lussuose grandi navi da crociera, come i rifugi servono la montagna in confronto dei grandi alberghi di Cortina o del Sestriere. I suoi bragozzi sono, in fondo, una forma di «campeggio nautico», come i «campeggi alpini» della C.T.I. Ambienti comodi e caratteristici nella loro rusticità, che mettono il turista in diretto contatto coi due spettacoli più belli della natura, il mare e la montagna, ma senza che egli debba prendersi alcuna iniziativa o fastidio, privandolo, cioè, di quella speciale soddisfazione che rende più bello tutto ciò che si conquista con la propria fatica o con la propria abilità.

***

In questa nostra situazione, corrispondente quasi allo zero assoluto, ecco sorgere due iniziative serissime, alle quali dovrà arridere il maggior successo, permettendoci di riguadagnare rapidamente il tempo perduto, creando in centinaia d'Italiani prima, e col tempo in migliaia, l'auspicata «mentalità insulare»; un vivaio di marinai dilettanti, pronti a servire utilmente la Patria ed a difenderla sul mare, come gli alpinisti e gli sciatori possono difenderla sulle Alpi.

La prima iniziativa, dovuta al Cav. del Lavoro Ing. Antonio Lamaro, consiste nella creazione della flottiglia da Diporto della Lega Navale Italiana ed è già in piena attuazione. Presentiamo qui le fotografie degli scafi completi delle prime due unità, in via di allestimento a Genova mentre scriviamo. Quando queste note saranno sotto gli occhi dei lettori esse prenderanno già il mare complete, mentre altre si appresteranno a seguirle. Aggiungiamo anche due schizzi delle linee esterne dello scafo e delle sistemazioni interne, spiacenti di non poterne dare i piani completi, compreso il piano velico, perchè non ancora definitivamente concretati. Queste imbarcazioni in un primo tempo dovevano essere armate a «*cutter* Marconi», ossia con una solo grande albero centrale portante una grande «randa» e due o tre «fiocchi». Si è però pensato che un simile armamento con poche ma grandi vele conviene quando per la manovra si dispone di personale esperto ma limitato (una o due persone al massimo), mentre ognuna di queste piccole unità disporrebbe di sei persone. Si è preferito perciò l'armamento a *schooner* americano, con due alberi, naturalmente più piccoli, due «rande» e due «fiocchi», tutti più piccoli e quindi più maneggevoli.

L'Ing. Lamaro non solo ha ideato tutto il sistema sul quale poggia la iniziativa, ma l'ha resa immediatamente attuabile offrendo alla Lega Navale Italiana le prime due unità complete per un valore di oltre centomila

CASA DI VENDITA A RATE
L. BUZZACCHI
VIA DANTE N. 15 - MILANO

Vendiamo a rate i seguenti articoli:
Oreficeria - Argenteria - Macchine fotografiche - Biciclette - Binocoli - Piatti - Bicchieri - Fonografi - Pistole - Fucili - Posaterie - Penne stilografiche - Orologi - Regolatori, ecc. ecc.

Cataloghi con 50 centesimi nominando la presente Rivista

IL PIANO DI COPERTA DELL'« *Aldebaran* ». SI NOTINO, A POPPA IL « POZZO » DEL TIMONE ED IN CENTRO, SOPRA GLI ALLOGGI, LA « TUGA ».

lire, mettendo a disposizione 5000 lire annue per un premio da assegnare all'equipaggio che nell'anno avrà compiuto la crociera più interessante, meglio organizzata e condotta. Inoltre, ha donato alla L.N.I. tutta la edizione di un suo interessantissimo volume – *Invito alla navigazione* – riccamente illustrato, che oltre ad essere di piacevole lettura per la descrizione di una crociera in Oriente, costituisce un completo ed accessibile trattato dell'arte del navigare.

Il concetto dal quale è partito l'Ing. Lamaro è il seguente: per quanto si possa essere appassionati del mare e del diporto nautico, le necessità della vita di ogni lavoratore sono tali che, pure avendo la possibilità di possedere in proprio un'imbarcazione, solo di tanto in tanto e per brevi periodi egli potrà godersela. In conseguenza, se si costruiscono imbarcazioni da crociera capaci ognuna di sei persone e si ammette che queste sei persone potranno godersi la propria per non più di due mesi ogni anno, una stessa imbarcazione può benissimo appartenere a 36 persone; e quindi il suo prezzo d'acquisto, diviso in 36 quote o *carature*, diventa subito accessibile a chiunque.

Questo sistema, che è poi lo stesso col quale vengono armate talune navi mercantili, potrebbe essere applicato anche in linea privata, ma trattandosi di un gran numero di comproprietari per piccole somme, si andrebbe incontro, per ovvie ragioni, a molte difficoltà di ordine pratico. Invece col regolamento studiato dallo stesso Ing. Lamaro, da applicare sotto l'egida di un Ente come la Lega Navale, ogni difficoltà è appianata e ne

È il solo mezzo per ottenere delle perfette radioaudizioni senza disturbi e per migliorare in modo sorprendente il rendimento di qualsiasi apparecchio radio

È costituito da una modernissima antenna verticale ad alta efficienza di captazione (**RADIOSTILO DUCATI**) collegata all'apparecchio radio con apposito conduttore schermato (**CAVO DUCATI**). Le modalità della installazione sono descritte nell'Opuscolo Tecnico N. 8, che la SOCIETÀ DUCATI (Bologna - Casella postale 306) invia dietro semplice richiesta. Dimostrazioni e chiarimenti presso i migliori Rivenditori.

risultano numerosi altri vantaggi che mai singoli privati potrebbero ottenere.

Il regolamento completo, con tutte le norme che regoleranno i rapporti tra i singoli caratisti, turni d'imbarco, quote, organizzazione delle crociere, rescissioni ecc., è stato pubblicato nei numeri di Ottobre delle Riviste *L'Italia Marinara* della L.N.I. e *Motonautica-Vela e Motore*, organo della R. Federaz. Ital. della Vela. Qui diremo soltanto che la somma da versare per aver diritto ad un posto con cuccetta per due mesi all'anno, divisibili anche in turni di periodi più brevi, si aggira sulle 1500 lire. Ogni anno si dovrà versare il 10% di tale somma per ammortamento e manutenzione, in modo che la caratura non perde mai di valore ed è sempre cedibile ad altri.

Come si vede, l'invito alla navigazione lanciato dall'Ing. Lamaro, e quindi dalla L.N.I. che l'ha fatto suo, non è una illusione, ma una realtà pienamente accettabile da innumerevoli persone. E noi ci auguriamo che, attraverso queste pagine, tanti ferventi turisti si convertano al turismo nautico e che nel 1941, anno della Grande Esposizione e ventennale del Fascismo, l'intervento di una numerosa flottiglia nel mare di Roma Imperiale possa dare al nostro Duce l'impressione che, finalmente, anche gli Italiani, hanno cominciato ad acquistare la « mentalità insulare ».

***

È vero che l'uomo si deve considerare un animale socievole, ma è anche vero che esistono molti uomini i quali preferiscono appartarsi dalla società degli altri, quando sia possibile e specialmente nei giorni del meritato riposo. Orbene, il mare sembra fatto apposta per costoro, ai quali viene incontro la seconda iniziativa sorta appunto in questi giorni. È naturale però che questa non possa essere largamente accessibile quanto la prima, la quale si rivolge a coloro che sono dotati di molto spirito associativo e che possono quindi godere dei conseguenti vantaggi economici.

Chi vuole la barca ed il mare (o un lago, un fiume o un canale) tutto per sè o vuole scegliersi la compagnia che più gli piace, dovrà disporre evidentemente di una borsa meglio provvista. Ma anche qui l'iniziativa alla quale brevemente accenneremo ha sfatato la leggenda che vuole riservata la navigazione da diporto alle sole persone dotate di larghissimo censo.

La nuova Presidenza della Reale Federazione Italiana Motonautica, preoccupata del progressivo decadimento della Motonautica Italiana da turismo ed utilitaria (i motoscafi circolanti in Italia sono discesi negli ultimi dieci anni dai 2222 del 1926 ai 1002 del 1936!) ha fatto studiare da uno dei principali cantieri liguri un tipo di motoscafo da crociera, con vela ausiliaria, che pel fatto di essere costruito in serie ed in grazia dei premî di costruzione assegnati dalla stessa R.F.I.M., può essere venduto allo stesso prezzo di una media automobile da turismo (circa 25.000 lire).

Si tratta di un vero motoscafo da crociera, del quale pubblichiamo qui i disegni schematici e che può navigare tanto in acque interne quanto in mare aperto, tanto a motore, quanto a vela, con tutto il necessario per la vita totalitaria, diurna e notturna, di tre persone. Per le gite giornaliere può portare comodamente anche una dozzina di persone e può essere rimorchiato o trasportato per via di terra da una ad altra località. Il motoscafo è lungo m. 8,50, largo m. 2,50; ha un'immersione minima di m. 0,70, massima, con la deriva abbassata, di m. 1,40; una superficie velica di mq. 25; un motore B.P.M. a quattro cilindri con riduttore e velocità oraria km. 25-30 (rilevantissima per tal genere di imbarcazioni), cabina con due ampie cuccette, tavola, ripostigli, locale pel marinaio con branda, toletta con W.C. e lavabo, cucina, ghiacciaia, ecc. I primi esemplari saranno esposti alla Fiera di Milano del prossimo aprile ed alcuni, data la loro elevata velocità, prenderanno parte nel giugno alla classica maratona nautica da Pavia a Venezia. E sarà la prima volta che vi concorreranno motoscafi veramente da crociera, i soli che per le loro doti di sicurezza e di comodità possono esercitare una effettiva propaganda.

***

Con queste due iniziative L.N.I. e R.F.I.M. hanno lanciato il loro grande appello per chiamare gli Italiani al loro mare, e i particolari che abbiamo fornito dimostrano che non vi è alcuna ragione perchè esso debba rimanere inascoltato. *Le Vie d'Italia* (che sono anche quelle del mare) offrono la loro vasta diffusione per propagandare le belle ed opportune iniziative e restano a disposizione dei soci della C.T.I. per dare ad essi ogni informazione o chiarimento al riguardo. Nella rubrica dedicata al Turismo nautico si daranno regolarmente notizie sullo sviluppo di queste iniziative.

ROBERTO DEGLI UBERTI

Le "Guidine fluviali" della C. I. T.

Nell'intento di contribuire a diffondere il turismo fluviale, la C.T.I. ha iniziato la pubblicazione di una serie di « guidine fluviali », di cui sono uscite recentemente le prime tre: *Ticino*, *Adda* e *Adige*; mentre altre sono in preparazione per il Po, l'Isonzo, il Mincio e la linea litoranea veneta dei canali che collegano la laguna all'Isonzo; altre infine seguiranno per i maggiori fiumi dell'Italia Centrale e Meridionale.

Ogni Guidina è corredata da una carta nautica a tre colori, costituita da una lunga striscia sulla quale è rappresentato in planimetria il corso del fiume.

Prezzo di ogni Guidina: alla Sede L. 5; Italia, Impero e Colonie L. 6; Estero L. 8.

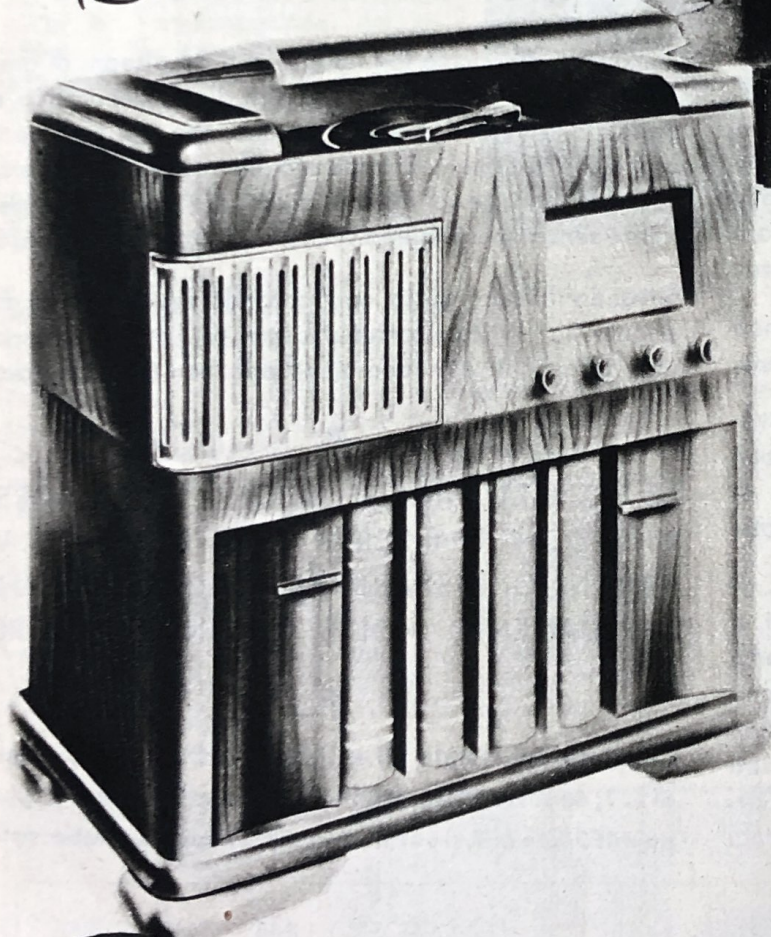
Eccovi aperte e libere le vie del mondo!

Parlare, leggere, scrivere il tedesco, l'inglese, lo spagnolo, il francese... ecco l'aspirazione di tutti e specialmente dei giovani. Nel numero del 1° dicembre 1937 "Le Lingue Estere" - unica rivista di divulgazione linguistica - ha iniziato **un nuovo corso di tedesco, inglese, spagnolo e francese con la pronuncia figurata.** Seguitelo fin dalla prima lezione. L'abbonamento annuo a "Le Lingue Estere" costa solo L. 25. Un numero separato, in vendita nelle edicole, Lire 2.50. Abbonatevi subito inviando Lire 25 a

LE LINGUE ESTERE

VIA CESARE CANTÙ N. 2 - MILANO

Per ricevere in saggio il numero del 1° dicembre spedite Lire 2 in francobolli.

Radiofonografo Super 5 valvole Onde corte medie lunghe con regolazione simmetrica di banda (Selettività variabile)

C. G. E. 463

Mobile di lusso di linea moderna realizzato in due diversi modelli rispettivamente in noce e radica, ovvero in palissandro e madrona - Scala tricroma in cristallo di nuova realizzazione con ricercatore luminoso delle stazioni emittenti.

Comando di sintonia demoltiplicato - Regolatore di tono e di selettività - Regolatore di volume - Interruttore di alimentazione - Commutatore di gamma e fono - Presa per fonografo.

Altoparlante elettrodinamico di elevata sensibilità e di alto rendimento acustico - Potenza indistorta di uscita: 4 watt ottenuti mediante l'adozione del nuovo tetrodo a fascio **6L6g.**

6 circuiti accordati - Controllo automatico di sensibilità - Trasformatori di media frequenza con nuclei ferromagnetici - Alimentazione in corrente alternata per 8 differenti tensioni.

Motorino elettrico con interruttore automatico di fine corsa - Presa fonografica ad alta impedenza con reggibraccio munito di freno automatico.

CGE

COMPAGNIA GENERALE DI ELETTRICITA' — MILANO

La casa che sognate

quartierino di tre stanze o grande villa, troverete nelle pagine della rivista Domus tante idee utili e tanti suggerimenti pratici: per i mobili e la loro sistemazione, per la trasformazione di vecchi locali o per rendere accoglienti quelli troppo nuovi e nudi. Illustrazioni, disegni, piante e fotografie vi renderanno un grato piacere il ricercare le realizzazioni adatte per voi.

I più famosi arredatori e architetti di tutto il mondo sono attraverso la rivista Domus a vostra disposizione.

Non crediate che le soluzioni indicate siano eccessivamente costose. Un arredamento di buon gusto e ben studiato costa lo stesso anzi spesso molto meno di un arredamento di cattivo gusto e mal combinato.

Per esempio nel fascicolo di novembre 1937 della rivista Domus sono presentati con disegni costruttivi, e con le misure, i mobili, che qualunque buon falegname può eseguire, per funzionari e impiegati che debbono traslocare spesso o andare nei territori dell' Impero. Questi mobili molto eleganti si raccolgono smontati l'uno nell'altro. L'armadio più grande contiene l'arredamento completo di una intera stanza moderna.

Nello stesso fascicolo 184 fotografie e 34 disegni di ambienti, mobili, archittetture, oggetti d'arte decorativa e oggetti d'uso. Nella Domus si trovano idee pratiche e moderne che certamente si adattano alle vostre esigenze e ai vostri desideri. Se voi rifiutate di leggere Domus le esperienze senza questa guida vi costeranno tempo e denaro.

Secondo il vostro gusto, confrontando ed interpretando quanto la rivista Domus illustra voi vi farete certo una casa bella e moderna, proprio come la sognate.

•

LE FACILITAZIONI, GLI SCONTI E I RIMBORSI CHE DOMUS RISERVA AGLI ABBONATI VI FARANNO RISPARMIARE SUBITO IN UN ARREDAMENTO MOLTE CENTINAIA DI LIRE.

•

Chiedete una copia di saggio di DOMUS con vaglia di L. 7; se sottoscriverete l'abbonamento entro il 31 gennaio 1938, le L. 7 vi saranno completamente rimborsate.

DESIDERO UNA COPIA RECENTE DI DOMUS. INVIO LIRE 7, SOTTOSCRIVERÒ L'ABBONAMENTO ENTRO IL 31 GENNAIO 1938, LE 7 LIRE MI SARANNO INTERAMENTE RIMBORSATE

Tagliando da incollare sulla cartolina vaglia indirizzata alla
Editoriale DOMUS S. A. - Milano - Via de' Togni N. 23

VARIE

Storia dell'Artiglieria Italiana.

Edito a cura della *Rivista di Artiglieria e Genio* (Roma-XV) è uscito il IV volume della grande *Storia dell'Artiglieria Italiana* del Gen. Carlo Montù, a distanza di soli sette mesi dalla pubblicazione del III volume, di cui si è reso conto a suo tempo in queste pagine. Mentre nel precedente l'insigne storiografo tratta magistralmente gli avvenimenti politici e militari del periodo epico trascorso fra il 1815 e il 1870, in cui la storia dell'Arma si fuse con quella del nostro Risorgimento a nazione, col volume odierno (870 pag. in 8°, legatura in tela, L. 30) ha voluto esporre una serie di argomenti strettamente connessi all'evoluzione e allo sviluppo del Corpo d'Artiglieria nei vari Stati che prima della proclamazione del Regno costituivano l'Italia.

La trattazione s'inizia con le epiche gesta del periodo garibaldino, per continuare con un esauriente esame delle varie Scuole d'Artiglieria esistenti in Italia, considerate nella loro organizzazione, nel sistema di reclutamento degli allievi ammessi a frequentarle, nei programmi d'insegnamento, nel clima spirituale che vi regnava e che alimentò il profondo sentimento di disciplina e la fierezza di carattere della gioventù destinata a formare i quadri dell'Arma.

A questo argomento l'Autore ne ha connessi altri affini e non meno importanti. Citeremo ad esempio i cenni biografici e bibliografici di alcuni artiglieri scrittori e di altre personalità che, pur essendo estranee alla milizia, si occuparono di studi inerenti all'artiglieria; il capitolo dedicato al servizio delle miniere, del laboratorio chimico e della scuola di mineralogia, con importanti notizie storiche sull'industria mineraria degli Stati sabaudi; argomenti tutti che in qualche modo e per qualche lato si ricongiungono al tema essenziale dell'opera. Particolare importanza è conferita a questo IV volume dai capitoli sulla storia delle bandiere delle varie artiglierie italiane, quello sulla costituzione del Museo d'Artiglieria di Torino e il capitolo sulle uniformi degli artiglieri nei vari Stati italiani dal 1851 al 1870, ricchi tutti di numerose illustrazioni a colori. Quanta pazienza, costanza e dottrina per la ricerca di questo materiale informativo; quanta coscienza e genialità nell'armonizzarne le parti in stretta coordinazione storica e per esporle in una forma avvincente e didatticamente perfetta! A queste fonti dovrà attingere, per esempio, chi vorrà vedere a fondo nell'epopea garibaldina del Trentino e di Sicilia.

Quest'opera è veramente definitiva per la storia dell'Artiglieria e ne va data lode incondizionata al Generale Carlo Montù e ai suoi Collaboratori.

Antologia eroica.

Rodolfo Corselli, generale di corpo d'armata, notissimo per le sue molte pubblicazioni di carattere storico e militare, ha compilato una copiosa *Antologia eroica* (Gaeta, 1937-XV, pag. 902, in 8°, L. 25), che vuole essere « una veduta panoramica della nostra storia », per ricordare « il grandioso passato » e illustrare « il fulgido presente di questa grande Italia immortale » e « additare ai giovani il suo sicuro grandioso avvenire ».

Il pregio maggiore dell'opera è l'accuratissima scelta di brani dovuti a scrittori d'ogni tempo che narrano o illuminano in qualche modo tempi, uomini ed avvenimenti salienti di 27 secoli di storia nostra, dalle prische civiltà, come la siculo-etrusca, anteriori alle migrazioni elleniche, all'epoca romana e alle successive, fino al Risorgimento, a cui è dedicata una cospicua parte del volume, e successivamente alla storia dell'Italia risorta

MIRABILE ESEMPIO DELLA RINASCITA DEL NOSTRO IMPERO, ECCO COME SI PRESENTA GIMMA, A COSÌ BREVE DISTANZA DI TEMPO DALLA VITTORIA. *(Arch. fot. C. T. I.)*

A. O. I. - Uno dei numerosi cantieri mobili per blocchi "Rosacometta" (sabbia e cemento)

A. O. I.

BLOCCHIERE "ROSACOMETTA"

GIÀ DIFFUSISSIME

PER FABBRICARE A PIÈ D'OPERA

Blocchi pieni e forati - Blocchi ad incastro continuo per murature a secco - Blocchi curvi per tucul, pozzi, serbatoi, gallerie - Volterrane per soffitti in cemento armato - Segnalimiti - Paracarri - Cordonature e cunette stradali in getti da metri 1 Copricavi - Guidafili - ecc., ecc.

A. ROSA & C. già ROSA, COMETTA & C.

Via Machiavelli, 12 - MILANO - Tel. 41-544 - 41-916
Telegrammi: Blocchiere - Milano

Domandateci il Catalogo 25. Per l'A.O.I. consegne immediate dai nostri Depositi di Massaua e Asmara

a Nazione, ne' suoi momenti significativi, come le imprese coloniali, l'irredentismo prebellico, la Grande Guerra, il collasso che ne seguì, il Fascismo e l'Impero.

Ad ogni periodo sono premesse considerazioni e notizie destinate ad inquadrare nel loro tempo ed a mettere in giusta luce i brani antologici, che formano la parte sostanziale del volume.

Ai Soci della C.T.I. che lo richiedano alla Direzione della *Rivista di Fanteria* (via dell'Umiltà, 83 C – Roma) il volume è ceduto al prezzo ridotto di L. 20.

Ancora sulle figurine di scatole di fiammiferi.

L'articolo di C. Fumagalli, da noi pubblicato nel numero di novembre su questo argomento, ha suscitato un vivo interesse fra i lettori. Il Socio dottor Giuseppe Peyrani di Milano ci fa sapere che Antonio Limoni, citato come titolare di una vecchia fabbrica di fiammiferi, era nato a Mendrisio, da genitori italiani, nel 1802 o 1803, e trascorse la maggior parte della sua vita a Bergamo, dove impiantò la sua fabbrica, facendola prosperare dal 1840 al 1849, quando gli Austriaci la incendiarono per rappresaglia, avendo egli partecipato ai moti del 1848. Espulso dalla Lombardia e costretto a tornare esule in Svizzera, morì poco dopo a 47 anni, in seguito alle sofferenze e ai disagi sopportati durante e dopo la rivoluzione.

La «Pro Milite Italico» di Torino, riferendosi alla scatoletta di fiammiferi *Italianissima*, ci favorisce interessanti ragguagli circa i mezzi che la beneficenza ne trasse. Nel 1915, in piena guerra, fu possibile fondare, coi proventi dell'*Italianissima*, un ente di soccorso per i Mutilati, trasformato poi nella «Pro Milite Italico», che svolge un'azione altamente benemerita a pro dei Mutilati, dei Veterani, dei genitori di Caduti in guerra e per la causa fascista, di Orfani di guerra e di figli di Mutilati e Combattenti.

Questa attività si svolge mediante: pensionati per Veterani, padri di Caduti, a Torino, Firenze, Roma, Napoli, Palermo; la Villa Mater a Rivoli, casa di riposo per madri di Caduti; le due magnifiche Colonie estive sul Colle della Maddalena, presso Torino, e quella marina «Luce» a Loano, per orfani di guerra e figli di Mutilati e Combattenti; con molte altre provvidenze rese possibili anche dopo la soppressione della scatola *Italianissima* da un canone annuo che il Governo fascista ha consolidato in L. 380 mila, in sostituzione di quel reddito.

Quando nel 1915 le prime schiere dei Mutilati cominciarono a uscire dagli ospedali per tornare alle loro case, erano composte di individui macilenti, incapaci di riprendere il loro lavoro. Il Governo provvedeva tardi e insufficientemente. La beneficenza privata dovette, quindi, integrare l'azione del Governo, e ad iniziativa di Riccardo De Angeli, maestro nell'arte di beneficare, le fabbriche di fiammiferi accettarono di sostituire in ogni scatola le due vignette policrome coi colori della bandiera italiana, e di destinare i trentaquattro centesimi così risparmiati su ogni 100 scatolette metà a profitto delle relative aziende e l'altra metà alla beneficenza «Pro Mutilati», che si chiamò poi *L'Italianissima*.

L'umile eppur miracolosa fonte rese possibile all'ente di raggiungere in breve una disponibilità di quasi mezzo milione all'anno, da erogarsi per i suoi santi scopi!

Dizionario Tecnico Industriale Enciclopedico.

Con questo titolo, l'Unione Tipografico-Editrice Torinese ha testè pubblicato, in due grossi volumi di rispettive pagine 1032 e 1082 in grande formato, con 9 tavole a colori e in nero e ben 5632 figure nel testo (prezzo complessivo L. 330) un prezioso repertorio dedicato a ingegneri, tecnici e industriali e dettato, sotto la direzione di due valorosi maestri della materia, i pro-

Campione gratuito inviando L. 1.- (in francobolli) per spese postali.

Non basta guidare con disinvoltura ed eleganza per apparire uomini al cento per cento. Nonostante la polvere, il vento ed il cattivo tempo, si deve sempre dare l'impressione di persona accurata. E questo si ottiene facilmente, usando per i propri capelli semplicemente il FISSATORE PERI! Sembrerete appena usciti dal parrucchiere. Confrontate la pettinatura dei due signori nella figura! Il FISSATORE PERI con una sola applicazione, mantiene per diversi giorni i capelli nella piega desiderata. Impedisce la formazione di forfora, stimola la crescita dei capelli e dona largamente al cuoio capelluto importanti sostanze rigeneratrici, quali la colesterina e la lecitina.

Tubetto Lire 3.50 e 6.50

peri fissatore

peri fissatore

PER OGNI PETTINATURA

Khasana S.I.A. Milano, v. Bandello 16

Fabbricanti della ben nota e mondiale CREMA DA BARBA PERI

fessori Giuseppe Albenga ed Eligio Perucca, ambedue docenti del R. Politecnico di Torino, da una eletta schiera di ottanta tecnici specialisti.

Scopo dell'imponente pubblicazione è « dare il significato esatto dei termini tecnici e scientifici, illustrare i concetti espressi da tali termini, fissare le relazioni esistenti tra questi concetti. Leggi e teoremi importanti per le applicazioni tecniche e non sempre presenti alla mente nel momento in cui occorre farne uso, sono esposti concisamente e convenientemente illustrati ».

A questa parte essenzialmente scientifica segue la parte strettamente tecnologica, che tratta i materiali d'impiego, le macchine, i processi tecnico-industriali relativi alla tecnologia generale e alle tecnologie speciali, nella loro costituzione, nelle loro proprietà, nel modo di funzionamento, nel principio che li informa.

Tutta la materia d'insegnamento nei Politecnici, negli istituti industriali e nelle scuole di architettura è trattata magistralmente in quest'opera, che onora non solo la tecnica italiana, ma anche la grande casa editrice che l'attuò.

Quanti sono i ghiacciai italiani?

All'ultima riunione della Società Italiana per il Progresso delle Scienze, il Generale Carlo Porro, successo al prof. Achille Monti nella presidenza del Comitato Glaciologico Italiano, riferì sull'attività svolta da questo Ente nell'anno XIV.

L'esimio nostro Consigliere, dopo aver notato che dell'esistenza e dell'opera svolta dal Comitato Glaciologico pochi sono a conoscenza, forse perchè esso vive silenzioso nel Castello torinese del Valentino e parte dell'anno si sparge, con le squadre dei suoi osservatori, sui ghiacciai della regione alpina, ricorda che, fondato nel 1911, esso cominciò a funzionare regolarmente soltanto dopo la Grande Guerra, secondo un programma organico e completo, consistente nello studio del fenomeno glaciale in Italia dal punto di vista statistico, meteorologico e volumetrico dei ghiacciai e di tutte quelle manifestazioni naturali che possono servire allo studio di problemi glaciologici non ancora risolti.

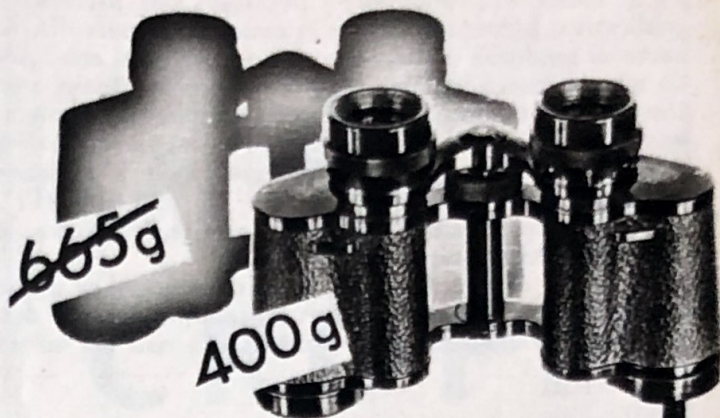
Quanto alla statistica del nostro patrimonio glaciale, essa fu compiuta nel 1925 e pubblicata dal Ministero dei Lavori Pubblici, con l'elenco di tutti i ghiacciai che dànno acqua all'Italia e con un Atlante corografico redatto dall'Istituto Geografico Militare nel 1927. Fu allora possibile impiantare uno schedario generale dei ghiacciai, con la relativa descrizione di ciascuno e sapere che l'Italia ne possiede circa 756 (il numero è impreciso, perché talora alcune masse glaciali sono formate da più ghiacciai confluenti, e viceversa) e organizzare campagne glaciologiche annuali per le osservazioni meteorologiche della regione alpina e sulle variazioni volumetriche dei ghiacciai.

Gli operatori, opportunamente scelti, alla fine di ogni campagna inviano al Comitato i dati raccolti.

Nel periodo 1935-36-XIV si ebbero precipitazioni nevose eccezionalmente abbondanti non solo in inverno, ma anche in primavera, e un notevole abbassamento della temperatura estiva, specie in alta montagna; fenomeni che diedero luogo ad un'avanzata delle fronti glaciali su 30 ghiacciai.

Dall'oscillazione di ben 72 ghiacciai sparsi su tutta la catena alpina risulta che il regresso lamentato negli anni precedenti va gradatamente diminuendo e non si prevede una ripresa.

Novecento sacro.

A cura di Joan Morris S. P. è uscito in un bel volume illustrato di 172 pagine in 8° (Roma, ediz. Novecento Sacro, via Flaminio Ponzio, 2: L. 20) l'Annuario d'Arte sacra per il 1937, intitolato appunto « Novecento sacro »,

40% più leggero di una volta!

Di leggerezza incredibile è quindi il nuovo Deltrintem! Quasi una piuma quando lo si adopera nelle osservazioni, altrettanto comodo da portarsi nel sacco da montagna, a bandoliera od appeso ad una spalla; il suo peso non è più un impedimento, nè il suo uso fastidioso. Lo porterete ancora spesso con Voi, questo prezioso compagno delle vostre gite e dei vostri divertimenti!

DELTRINTEM
ZEISS
IN METALLO LEGGERO
PRESSO OGNI BUON NEGOZIO D'OTTICA

Opuscolo "T 79" gratis richiedendolo a

"LA MECCANOPTICA" S. A. S.
MILANO • CORSO ITALIA, 8

RAPPRESENTANZA GENERALE
CARL ZEISS, JENA

a cui Mons. G. Anichini ha premesso una prefazione esplicativa. L'Annuario passa in rassegna le opere d'Arte sacra di tendenza moderna o novecentista, che sono più di quanto generalmente si pensi, poichè la Chiesa, pur ligia alla tradizione, non si è mai irrigidita di fronte ai nuovi orientamenti che si volgano « a maggior sobrietà di mezzi, a più serrata sintesi concettuale e stilistica ed a più profonda trasfigurazione di dati sensibili », ma evitino però assolutamente « l'aridità, le astuzie, le deformazioni caricaturali ».

Il lettore di queste pagine potrà convincersi se e fino a che punto i cànoni prescritti a un rinnovamento dell'Arte sacra sieno stati rispettati dagli artisti del nostro tempo.

Arte popolare valdostana.

L'Opera Nazionale Dopolavoro (Roma 1937-XVI) ha pubblicato, a cura del Comitato Nazionale Italiano delle Arti Popolari, un bel volume, ricco di numerose e nitide illustrazioni, nel testo e fuori testo, intitolato *Arte popolare valdostana* e dovuto a Giulio Brocherel, noto studioso della Val d'Aosta.

Il libro, di 250 pagine in 8°, comprende una parte introduttiva, densa di acute considerazioni sull'Arte genuina e spontanea coltivata per lunga tradizione dal popolo della Valle e quale apparve in perfetta sintesi nella recente Mostra retrospettiva di Aosta.

Questa parte introduttiva esamina le condizioni d'ambiente, storiche e demologiche, in cui fiorirono i vigorosi germogli dell'Arte rustica valdostana, rivivendo lo sforzo del montanaro che realizza l'idea artistica della sua mente in creazioni prima infantili e poi via via segnate da una chiara coscienza delle sue possibilità, come elemento ornamentale – talora simbolico – nei manufatti di tessuto e di legno che riempiono dei loro aspetti la casa e la raccolta esistenza dei valligiani.

L'A. rende poi conto dell'organizzazione della Mostra, intrattiene il lettore sulle manifestazioni inaugurali e sui più cospicui visitatori di essa, e infine dedica la maggior parte del volume ad un catalogo sistematico e ragionato del materiale esposto, illustrandolo in gran parte con riproduzioni fotografiche.

Santa Maria del Fiore.

Monsignor Virgilio Crispolti ha scritto, e l'editore Vallecchi ha pubblicato, un superbo volume in 8° di 558 pagine solidamente rilegate in piena tela e illustrate con moltissime tavole fuori testo (prezzo L. 40) dal titolo *Santa Maria del Fiore alla luce dei documenti*.

Quest'opera, a cui l'Arcivescovo di Firenze dettò la prefazione, esce nel quinto centenario della consacrazione del tempio e della chiusura della celeberrima cupola del Brunelleschi. In base ad una rigorosa documentazione storica l'A. ricostruisce in queste pagine l'origine e le vicende della stupenda cattedrale fiorentina, in cui lasciarono tracce immortali del loro genio creatore i più grandi architetti, scultori e pittori cristiani e italiani, da Arnolfo di Lapo a Giotto, da Francesco Talenti al Brunelleschi, da Paolo Uccello a Lorenzo Ghiberti, da Luca della Robbia a Donatello, fino ai modernissimi che dal 1876 al 1886 costruirono la facciata del tempio in armonia col campanile giottesco.

Mentre tanti sommi artisti prodigarono per secoli le loro risorse spirituali intorno alla fabbrica gloriosa, il popolo fiorentino, artista e cristiano, accompagnava con commovente amore il sorgere e il progredire della grande opera, accorrendo ad ascoltare sotto le aeree volte della sua Basilica ancora incompiuta la voce di Bernardino da Siena e d'altri grandi spiriti apostolici.

In questo libro l'erudizione non ha soffocato il fervido slancio artistico dello scrittore, che ha saputo animare la materia e renderla viva e attraente.

CHIEDETE IL NUOVO LISTINO "VIA OSSEA" A

OTTO GAENG - Via P. Umberto, 10 - MILANO

COMUNICAZIONI

Nuove serie di biglietti circolari interni.

In sostituzione delle 92 serie di biglietti circolari interni preesistenti le Ferrovie dello Stato hanno istituito 43 serie nuove con itinerari più corrispondenti alle esigenze del pubblico. I nuovi itinerari sono stati studiati tenendo conto, oltrechè delle richieste pervenute, dei risultati rilevati dall'utilizzazione delle serie preesistenti, sopprimendo quelle per le quali si era riscontrata una vendita modesta o nulla del tutto. Questi nuovi biglietti, con la riproduzione grafica di ciascuno, figureranno nell'Orario ufficiale edito dalla Ditta Pozzo.

Questi biglietti offrono speciali e sensibili vantaggi di prezzo, in modo da risultare molto convenienti per il viaggiatore. Precisamente i prezzi dei biglietti circolari sono computati in base a quelli di due biglietti a tariffa ridotta del 30% per una percorrenza eguale alla metà della complessiva.

I biglietti circolari di almeno 400 chilometri di percorso dànno facoltà al viaggiatore di effettuare cinque viaggi di diramazione, a tariffa ridotta, per recarsi da una qualunque stazione dell'itinerario ad altra distante non oltre 150 chilometri, situata fuori dell'itinerario stesso, e ritornarne.

Per le diramazioni si applicano le seguenti tariffe:

a) se si tratta di diramazioni a viaggi circolari da 400 a 2000 chilometri, si applica la tariffa ridotta del 50%;

b) se si tratta di diramazioni a viaggi circolari di oltre 2000 chilometri, si applica la tariffa ridotta del 70%.

Per i viaggi di diramazione è obbligatorio il pagamento contemporaneo del viaggio di andata e di quello di ritorno.

La validità dei circolari è di:

15 giorni per i viaggi di percorso fino a 400 chilometri;

30 giorni per i viaggi di percorso da 401 a 1000 chilometri;

45 giorni per i viaggi di percorso superiore a 1000 chilometri.

I biglietti circolari delle vecchie serie rilasciati anteriormente al 15 dicembre 1937 sono tenuti validi per seguire i vecchi itinerari fino alla loro naturale scadenza.

Contemporaneamente a queste innovazioni sono stati soppressi i biglietti per viaggi circolari fra due transiti internazionali (più comunemente conosciuti sotto il nome di « circolari a sud delle Alpi »), che servivano per i viaggiatori provenienti dall'estero, dato che con le facilitazioni ordinarie concesse in questi ultimi tempi a tale categoria di viaggiatori è già possibile *combinare* qualsiasi itinerario di entrata e di uscita attraverso l'Italia, senza che occorra essere vincolati ad itinerarî fissi e già prestabiliti, come nel caso dei « Sud delle Alpi ».

Le riduzioni e facilitazioni ferroviarie estese al Corpo di Polizia Coloniale.

Col Decreto-Legge 14 dicembre 1936, n. 2374, inteso ad assicurare il funzionamento dei servizi del Ministero dell'Africa Italiana, è stata autorizzata, fra altro, l'istituzione di alcuni corpi tecnici coloniali: primo fra essi figura il Corpo di Polizia Coloniale, composto di personale metropolitano avente qualifica civile e militare, e di personale indigeno avente esclusivamente qualifica militare. Il Corpo di Polizia Coloniale è organizzato militarmente, fa parte delle Forze Armate dello Stato e concorre alle operazioni di polizia e di guerra, com'è chiaramente detto nel Regolamento del corpo approvato con R. Decreto 10 giugno 1937, n. 1211.

CROFF

MILANO

PIAZZA S.S. PIETRO E LINO, 1

VIA MERAVIGLI, 16

STOFFE PER MOBILI

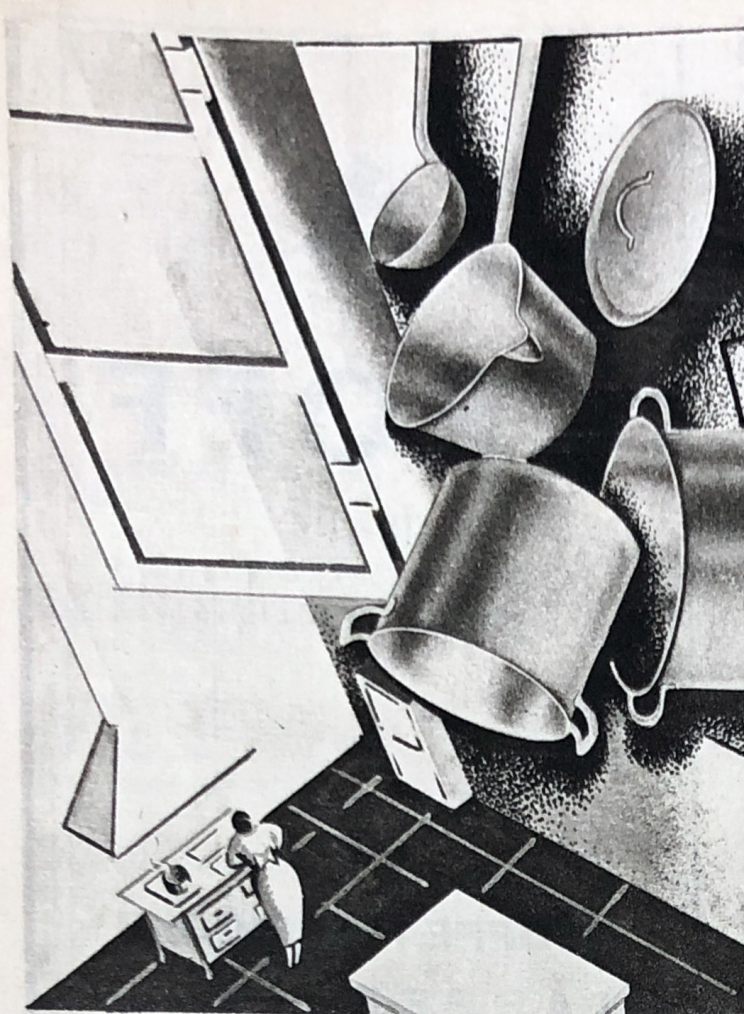
TAPPEZZERIE

TAPPETI NAZIONALI

PERSIANI E CINESI

Filiali:

GENOVA - Via XX Settembre, 223

BOLOGNA - Via Rizzoli, 34

ROMA - Corso Umberto I° angolo Piazza S. Marcello

NAPOLI - Via dei Mille, 59

PALERMO - Via Roma ang Via Cavour

BARI - Via Vittorio Veneto angolo Via Dante

CANTÙ - Via Roma

LE STOVIGLIE
DELL'AVVENIRE
INALTERABILI - IGIENICHE
ELEGANTI

SÆCULUM

UTENSILI DA CUCINA
DI ACCIAIO
INOSSIDABILE AL
CROMO - NICHEL

SOC. ANONIMA
SMALTERIA E METALLURGICA VENETA
BASSANO DEL GRAPPA

AUTOMOBILISTI!

L'ANONIMA INFORTUNI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI

SEDE IN **MILANO** (108) - PIAZZA CORDUSIO 2

TELEFONI: 88-451, 88-452, 88-453, 88-454, 89-861, 87-655, 87-656, 87-657 (Centralino)

CAPITALE SOCIALE L. 32.000.000 INTERAM. VERSATO - FONDI DI GARANZIA AL 31-12-1936 L. 182.117.477

ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI MALATTIE - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE - ASSICURAZIONI DELLE VETTURE CONTRO I DANNI O LE ROTTURE ACCIDENTALI

È INCARICATA DALLA **CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA**, QUALE DELEGATA DELLE **ASSICURAZIONI GENERALI**, DEL **SERVIZIO TRITTICI** CHE COMPIE MEDIANTE I **PROPRI UFFICI** E MEDIANTE LE **AGENZIE** CHE HA IN COMUNE CON LE

ASSICURAZIONI GENERALI DI VENEZIA

L'ANONIMA INFORTUNI È ASSICURATRICE UFFICIALE DELLA C.T.I., DELLA R.F.M.I. (R. FEDERAZ. MOTOCICLISTICA ITALIANA) E DELLA R.F.I.M. (R. FEDERAZ. ITALIANA MOTONAUTICA). CON QUESTI ENTI L'ANON. INFORTUNI HA ACCORDI SPECIALI A FAVORE DEI SOCI. CURA LA GESTIONE DELLA CASSA INTERNA DI PREVIDENZA DEL COMITATO OLIMPICO NAZION. ITALIANO (C.O.N.I.)

In conseguenza di tali caratteristiche, le norme del Regolamento dei trasporti militari, sia per quanto riguarda i trasporti di persone, sia per quelli di cose, sono state riconosciute applicabili ai componenti il nuovo Corpo. Tuttavia, per il personale indigeno l'applicazione delle facilitazioni è limitata ai viaggi per ragione di servizio, escludendo quelli per conto particolare.

Le facilitazioni di tariffa previste dal Regolamento sono applicabili al personale metropolitano, secondo le cariche da esso ricoperte e corrispondenti al personale del R. Esercito. Esse vanno: per gli ufficiali, dal grado di aspirante (corrispondente all'aspirante del R. E.) a quelle di Capo della Polizia Coloniale o Comandante Generale (corrispondente al Generale di divisione del R. E.); per la truppa, dal grado di allievo-guardia (corrispondente a soldato del R. E.) a quello di maresciallo maggiore (corrispondente a maresciallo maggiore del R. E.). Per il personale indigeno le qualifiche vanno dal grado di allievo-ascaro a quello di sciumbasci-capo.

Nulla risulta ancora deciso circa l'estensione o meno delle facilitazioni ferroviarie al personale degli altri Corpi tecnici speciali coloniali, istituiti anch'essi col citato Decreto Legge 14 dicembre 1936, n. 2374.

Istituzione di una nuova deviazione.

Per le comunicazioni fra Taranto e Ferrara è stato ammesso che i viaggiatori, oltre la via più breve di Bari-Foggia-Ancona-Ravenna e la deviazione di Benevento-Roma-Bologna, possano seguire anche la deviazione di Metaponto-Roma-Bologna. Quest'ultima deviazione avvantaggerà specialmente i viaggiatori diretti a o provenienti da Venezia e Trieste, più particolarmente ancora il personale marittimo destinato a spostarsi fra Taranto e le due località adriatiche sopraccennate.

Riduzione per gli iscritti alla R. Università di Perugia per stranieri.

Anche per l'anno 1938 saranno rinnovate le solite facilitazioni di viaggio (riduz. del 50% con libretto a scontrini) in favore degli iscritti alla R. Università di Perugia per stranieri. Per fruire dei ribassi, come già negli anni precedenti, sono previsti i seguenti termini: andata dal 1° marzo al 23 dicembre 1938; ritorno dal 2 aprile 1938 al 31 gennaio 1939.

Centri di diporto invernale che fruiscono di riduzioni.

Come abbiamo pubblicato nello scorso numero, le Ferrovie dello Stato hanno deciso di concedere anche quest'anno importanti facilitazioni di viaggio per le seguenti località di *sports* invernali:

Agordo, Aosta, Aquila, Ascoli Piceno, Asiago, Bardonecchia, Bergamo, Beseno, Biella, Bolzano, Borgo Valsugania, Brennero, Brescia, Bressanone, Brunico, Calalzo, Campo Tures, Catanzaro, Cavalese, Coldrano, Colle Isarco, Cosenza, Celano, Chatillon, Chiavenna, Cortina d'Ampezzo, Dobbiaco, Domodossola, Edolo, Feltre, Grigno, Limone Piemonte, Malles Venosta, Monguelfo, Norcia, Ora, Ortisei, Pian Val Gardena, Ponte all'Isarco, Ponte San Martino, Pracchia, Predazzo, Prè S. Didier, Rieti, Rivisondoli, Roccaraso, Rovereto, S. Candido, S. Cristina, Selva, Sluderno-Glorenza, Spondigna-Prato, Stresa, Tarvisio, Tirano, Tolentino, Trento, Tresenda, Ulzio, Urbisaglia, Valdaora, Varallo Sesia, Verrès, Villabassa, Vipiteno.

I biglietti nominativi, a tariffa ridotta del 50 per cento, saranno validi per iniziare il viaggio di ritorno entro il termine di 30 giorni dalla data del rilascio, ma non prima che siano trascorsi sei giorni dalle ore 24 del

LOMBAGGINI

torcicolli, dolori intercostali spariscono rapidamente coll'applicazione di una falda de **"IL THERMOGENE"** che decongestiona la parte dolorante.

"IL THERMOGENE" è un rimedio economico, pulito, di facile uso, assolutamente inoffensivo, che può essere applicato anche uscendo di casa per le proprie occupazioni. È indispensabile che la falda de **"IL THERMOGENE"** posta sulla parte del corpo che è sede della malattia aderisca bene alla pelle.

Scatola piccola L. 3 - Scatola normale L. 5 - Thermo-corazza adulti L. 12 - Thermo-corazza fanciulli L. 10

Richiedere alla Società Nazionale Prodotti Chimici e Farmaceutici - Via Marostica 2, Milano - l'interessante opuscolo **"La medicazione rivulsiva nel passato e nel presente"**: viene spedito gratuitamente.

"il THERMOGENE"

ovatta che genera calore

Aut. Pref. Milano 62609 - 1934-XIII

giorno di arrivo nella stazione destinataria del viaggio. Le concessioni resteranno in vigore a tutto il 20 febbraio 1938.

Riduzioni ferroviarie del 70 per cento per gli Universitari fascisti partecipanti a manifestazioni invernali.

A favore degli Universitari fascisti, muniti di tessera di inscrizione al G. U. F. e partecipanti alle prossime manifestazioni invernali, le Ferrovie rilasceranno, a tutto il 31 marzo, biglietti con la riduzione del 70%. Il viaggio di ritorno, con la stessa riduzione, dovrà avere inizio non oltre il 25° giorno dal viaggio di andata.

Vetture di II classe a 6 posti.

L'amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha recentemente deliberato la costruzione di nuovo materiale rotabile. Nello scorso dicembre è stata infatti collaudata una prima vettura con scompartimenti di terza classe aventi sedili imbottiti. Si tratta di un tipo di vagone a doppio carrello e a cassa completamente metallica, che comprende le tre classi e che verrà usato sulle linee internazionali per evitare i trasbordi nelle zone di confine. Sono anche in costruzione vetture di prima e seconda classe riservate a comunicazioni internazionali e con gli scompartimenti di seconda classe a sei posti, anzichè a otto.

Lo sviluppo della corrente turistica verso l'Italia ha consigliato l'amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad adeguarsi alle innovazioni adottate da altre Nazioni, e prima fra tutte la Germania, costruendo carrozze a scompartimenti di seconda classe a sei posti. L'occupazione dei posti in dette vetture è subordinata alle disposizioni in vigore per i viaggiatori che raggiungano o provengano da stazioni di confine.

1500 milioni per il rinnovamento della marina mercantile.

Quanto prima verrà reso esecutivo il programma delle nuove costruzioni navali. In virtù del piano predisposto, in un primo tempo saranno impostate 44 unità per 250.000 tonnellate di stazza lorda, delle quali 9 per la società «Italia» per 86.000 tonnellate; 13 per il «Lloyd Triestino» per 82.000 tonnellate; 17 per la «Tirrenia» per 43.000 tonnellate; 5 per l'«Adriatica» per 39.000 tonnellate; oltre alle grandi trasformazioni di due dei maggiori transatlantici, il *Roma* e l'*Augustus*.

Nel nuovo tonnellaggio le navi da carico di linea saranno 17 per complessive 144.000 tonnellate. La spesa totale è prevista in un miliardo e mezzo di lire.

Il materiale da carico sostituito dal nuovo verrà ceduto all'armamento libero.

Nuovi Uffici e nuovi servizi in A. O. I.

Uffici principali P. T., abilitati a tutti i servizi postali, accettazione e recapito telegrammi e allo scambio dei vaglia ordinari e telegrafici nel limite di L. 3000: Gore, Ghedò, Saio e Soddu (Galla e Sidama), Adda, Ficcè e Debra Brehan (Amara), Deder (Harar) e Tafki (Addis Abeba).

Sono poi abilitati al servizio dei conti correnti postali, nel limite di L. 30.000 per ogni operazione, i seguenti Uffici:

Gore, Soddu e Saio (Galla e Sidama),
Adda, Debra Sina e Ficcè (Amara),
Tafki (Addis Abeba),

ed al servizio dei vaglia, nel limite di L. 3000 per operazione, gli Uffici di Dalle (già Irgalem; Galla e Sidama), Oletta (Addis Abeba), Debra Sina (Amara) e Auasc (Harar), e nel limite di L. 1000 l'Ufficio di Mehesso (Harar).

Pacchi e campioni senza valore per l'A. O. I.

In seguito alle nuove norme emanate sul contingentamento delle merci a destinazione dell'A. O. I., non è più richiesta la speciale autorizzazione dei Governi Coloniali per le spedizioni a mezzo pacchi postali. I commercianti o privati possono quindi spedire pacchi fino a 20 kg., limitatamente però a cinque al giorno se spediti dallo stesso mittente o diretti allo stesso destinatario. Il permesso di esportazione è richiesto invece soltanto per i pacchi contenenti cemento, calce, birra, parti di autoveicoli e pneumatici. È opportuno far presente che, tenuto conto del lungo percorso da compiere, i predetti pacchi debbono essere accuratamente confezionati con imballaggi solidissimi (cassette di legno, scatole metalliche, ecc.), per evitare che giungano a destinazione rotti, o avariati, o mancanti del contenuto.

I campioni senza valore non sono consentiti se a destinazione di militari mobilitati in A. O. I.; hanno corso invece, e possono essere spediti in via ordinaria, raccomandata o per via aerea, quelli diretti a civili, o impersonalmente a Comandi, Uffici militari ed Autorità politiche, con la indicazione della località di destino.

Telegrammi "Milit".

Nell'indirizzo dei telegrammi «Milit» per l'Africa Orientale Italiana è ammesso anche il nome dell'effettiva località di destinazione, senz'altra indicazione, se in detta località esiste ufficio telegrafico, ovvero con l'indicazione aggiuntiva di Eritrea, ovvero Somalia od Etiopia nel caso contrario. L'indicazione «Etiopia» può però essere sostituita – e tale sostituzione è da preferirsi quando è possibile – dalla denominazione, secondo i casi, di uno dei Governi in cui è stata suddivisa l'Etiopia.

Junghans
JUNGHANS J
12
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
Giorno e notte
fedele
compagno
PRIMA FABBRICA ITALIANA DI OROLOGERIA FONDATA NEL 1878

Brolio
CHIANTI
Casa Vinicola
BARONE RICASOLI
Firenze

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLIV - NUMERO 1 GENNAIO 1938 - XVI E. F.

« Si funziona per l'autarchia! »

AUTARCHIA
DEI CARBURANTI E DEI COMBUSTIBILI

Tutti coloro che, come chi scrive, già da molti anni si occupano con studi, con ricerche, con opere di divulgazione del problema dei combustibili in Italia, hanno più volte sofferto, come per una passione infelice, nel periodo che si è svolto fra il 1920 ed il 1935. L'atmosfera italiana è stata per lunghi anni, in questo campo, scettica e pavida: prevalevano le considerazioni strettamente economiche; sul problema dei nostri combustibili solidi si facevano pesare alcuni errori ed infortuni industriali passati; per risolvere il problema dei carburanti non si vedeva che petrolio straniero e poco alcool italiano, unica via quest'ultima nella quale ci si arrischiasse a prescindere dalla stretta economia. E noi studiosi eravamo spesso tormentati dal dubbio se veramente non fossimo dei fissati e degli esaltati a voler ostinarci nello studio di problemi che non presentavano, per il nostro Paese, nè possibilità, nè utilità. Per fortuna, però, il dubbio era di breve durata e tutt'al più rappresentava una sosta, forse necessaria, per raccogliere le idee e procedere poi nel lavoro più imperturbati e tenaci di prima. D'altra parte, nonostante tutti gli scetticismi, le indifferenze e le critiche, la grandiosità dei problemi, la loro gravità per il nostro Paese, la molteplice ammonitrice esperienza del passato, la perseveranza ammirevole di studi faticosi e costosi in altre Nazioni, ci persuadevano che ad ogni costo bisognava continuare, che i semi gettati avrebbero fatalmente germogliato un giorno, quando il terreno fosse stato ancora e con pazienza dissodato, quando l'atmosfera si fosse mutata.

E come oggi è mutata!

Il terreno coltivato per lunghi anni con silenziosa fede improvvisamente germoglia, gli indifferenti sono diventati entusiasti, gli incompetenti si sono affrettati a studiare e a diventare sapienti; gli industriali, i tecnici, i capitali sono in piena mobilitazione; le pubblicazioni degli studiosi, da ogni parte cercate, lette, esaurite. Le ragioni di tale mutamento sono note a tutti: per la terza volta in vent'anni il problema dei combustibili si è recentemente riaffacciato in Italia in tutta la sua violenta gravità, forse violenta come non mai, perchè contro di noi fu coalizzato o si cercò di coalizzare tutto il mondo, quando 500.000 Italiani erano impegnati fuori della Patria, in un altro continente, a conquistare l'Impero. Dalla rapidità, dai trasporti, dalla produzione, dalle armi dipendevano o la sfolgorante vittoria o il soffocamento e l'umiliazione. Uniche materie prime sicuramente nazionali e largamente disponibili l'eroismo del nostro esercito, di tutte le armi e di tutti i ranghi, la profetica veggenza e il sovrumano coraggio del Capo.

Gli organismi corporativi erano appena nati: come per tutti i neonati, sarebbe stato per essi desiderabile qualche anno almeno di vita regolare, per assicurarne uno sviluppo equilibrato nelle basi e nelle funzioni: invece, essi vissero fin dai primi giorni nella bufera e dovettero d'un colpo affrontare problemi che avrebbero impaurito anche gli adulti. In tutti i campi della vita e dell'attività nazionale si cominciò a pronunciare la parola necessaria e tremenda: *autarchia*. Parola necessaria, perchè autarchia vuol dire indipendenza economica e politica, indipendenza che è fine supremo di ogni grande Nazione: parola tremenda, perchè l'abusata espressione della nostra povertà di materie prime faceva apparire paurosa e quasi senza speranze la lotta in ogni campo, particolarmente in quello dei combustibili. Chi vi ha partecipato ricorderà sempre con commozione le prime storiche sedute della Corporazione della Chimica, nel novembre 1935, quando, presidente ed animatore il Duce, si trattò il problema dei combustibili e dei carburanti. Dopo anni di stasi e di pigro silenzio, durante i quali soli a dar segno di vita erano stati gli studiosi, parlando al deserto, fu un tumulto di voci, non sempre forse convinte e composte, ma tutte consenzienti sulla necessità di fare e di fare subito ciò che per lunghi anni tutti si erano rifiutati di fare. Per noi studiosi parve una riscossa, una riscossa così grande che ci commosse e ci esaltò, che ci premiò in poche ore dei lunghi anni di lavoro, che ci fece dimenticare d'un

tratto i dubbi, le amarezze, le incomprensioni, le critiche del passato. Il terreno pazientemente dissodato e coltivato, i semi che, gettati per anni, erano apparsi sterili, finalmente germogliavano sotto l'influsso di una volontà potente e di una nuova atmosfera; ed oggi che, in meno di due anni, i nuovi virgulti dànno già segni di sanità e di forza, noi ne salutiamo la fiorente giovinezza senza jattanza, ma con tacito orgoglio, che è un poco paterno.

***

Per ogni campo della produzione nazionale alla parola autarchia si deve dare un significato diverso: ci sono campi, come quello del grano, dell'azoto e di alcuni metalli, nei quali o è già raggiunta o è raggiungibile un'autarchia completa, perchè le materie prime esistono in abbondanza ed è questione soltanto di numero e dimensioni di impianti: nel campo dei combustibili, come in altri, allo stato attuale – sia pur favorevole – delle cose, un'autarchia completa non è realizzabile; è possibile però raggiungere oggi, e

(Fot. Vasa

MASSICCI DI ROCCIA ASFALTICA NELLE MINIERE RAGUSANE DELLA «SOCIETÀ A.B.C.D.».

per vie diverse, un grado di autarchia così notevole quale mai fino ad ora si era osato sperare, e tale che, in caso di bisogno, attraverso una serie di azioni opportunamente coordinate, può anche essere forzato fino ad un'indipendenza temporanea sufficientemente lunga. L'autarchia dei combustibili, quindi, va intesa come produzione effettiva e come apprestamento di programmi, di mezzi e di opere per una eventuale lunga, strenua ed efficace difesa. In questo senso è inutile che i nostri nemici presenti o futuri perdano tempo a fare dei conti: qualunque calcolo a tavolino e sulla carta farebbe la non lieta fine delle recenti elucubrazioni di Ginevra.

Cercherò di non abusare di cifre e mi limiterò alle poche indispensabili, procurando di renderle quanto più è possibile parlanti ed espressive.

E comincerò dal carbone o, più in generale, dai combustibili solidi: nel 1934, ultimo anno, per modo di dire, normale – se si può parlare di normalità nei tempi in cui viviamo – il consumo di combustibili solidi italiani fu di 13.5 milioni di tonnellate, di cui 12.7 milioni importati, per un valore di circa un miliardo in moneta di allora; il resto per 800.000 tonnellate prodotto in paese e ragguagliabile a 400.000 tonnellate di buon carbone estero. Tale consumo, pure infrenato in tutti i modi, tende a crescere, in parte per la crescente attività industriale della Nazione, in parte perchè il momento consiglia di vigilare le combustioni a nafta e di sostituire, dove è possibile, la nafta col carbone. C'è nel mondo molto più carbone che petrolio, e d'altra parte le

IL CENTRO MINERARIO DI CARPANO. ALLO SVOLTO DELLA VALLE, A SINISTRA, GIACE ARSIA.

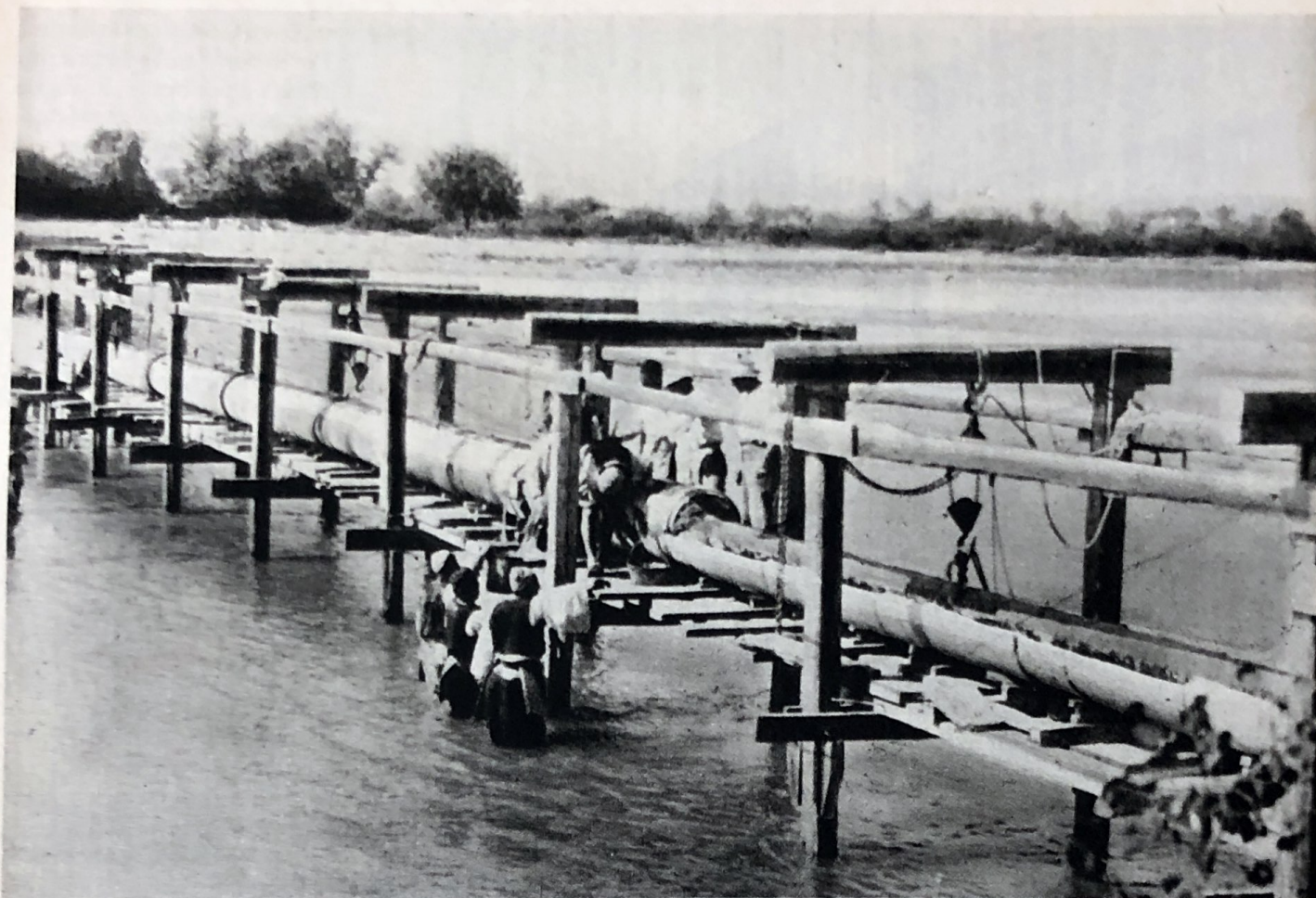
MINIERE DELL'ARSA – PORTO DI CARICAMENTO, IN VALPIDOCCHIO, E DEPOSITO ALLA LAVERIA DI STALLIE.

LAVERIA DELLE MINIERE DI LIGNITE PICEA DI BACU ABIS, IN SARDEGNA. (Fot. A. Garau)

possibili fonti di approvvigionamento di carbone sono più numerose di quelle di petrolio.

In Europa possiamo comprare carbone dalla Germania, dall'Inghilterra, dalla Polonia, dalla Turchia, dalla Russia, dal Belgio; nella stessa Europa possono darci petrolio soltanto la Russia e la Rumenia, a prescindere dal petrolio albanese, che fu definito – con espressione brillante e felice – un petrolio *paranazionale*. Una certa autonomia, in fatto di combustibili solidi, non può raggiungersi che per due vie simultanee, economizzando e utilizzando bene i carboni importati e producendo e utilizzando quanto più è possibile di combustibili nazionali. Il primo mezzo è in piena attuazione: l'*Associazione Nazionale per il Controllo della Combustione*, prezioso organismo fascista, forse unico del suo genere nel mondo, controlla obbligatoriamente tutti gli impianti termici della Nazione, ne vigila il funzionamento, ne consiglia le modificazioni o i rinnovi, impone i combustibili da adoperare, dimodochè oggi può dirsi che in un decennio di funzionamento dell'Associazione tutti i più importanti o nuovi impianti termici del Paese bruciano combustibili con i massimi rendimenti consentiti dalla tecnica. Le Ferrovie elettrificano i trasporti con un ritmo imponente, rendendo un doppio grande servigio alla Nazione: rapidi, comodi e più puliti i viaggi, e forte economia di carbone. Ritengo che tra breve si potrà affermare che l'elettrificazione ferroviaria rappresenta per il Paese un milione e mezzo di tonnellate annue in meno di carbone bruciato. Le fabbriche di gas, infine, e soprattutto le nuove grandi cokerie rappresentano quel che di meglio si può fare del carbone importato: utilizzazione integrale, economicamente redditizia, e fonte e mezzo – attraverso il coke, il catrame, gli oli leggeri ed i gas – di altre importanti attività industriali. Oggi siamo prossimi ad incanalare per questa via circa un terzo del fossile importato, ed è bene affermare subito che la distillazione di questo fossile è poco o nulla suscettibile di autarchia, alla quale, d'altra parte, è più logico e più giusto indirizzarsi in altri campi di consumo, dove quasi sempre il carbone straniero può essere sostituito da combustibili nazionali.

Per quanto riguarda questi ultimi, troppo spesso e troppo a lungo disprezzati e trascurati, oggi essi possono, in consonanza con i loro fedeli assertori, alzare ancora una volta, e ritengo definitivamente, la voce.

È bastato, intanto, che venisse istituito un organismo attivo, quale l'*Azienda Carboni Italiani*, e che si mobilitassero per mezzo di essa un centinaio di milioni, per constatare in poco più di due anni che il patrimonio italiano è più notevole di quanto si fosse sempre creduto: oggi non si esagera affermando che, con le nuove ricerche compiute in Istria e in Sardegna e con quelle in corso in altre regioni, esistono fondate speranze che il nostro patrimonio globale si elevi verso il miliardo di tonnellate di combustibili solidi. L'*Azienda Carboni Italiani* prevede di produrre nel prossimo anno un milione di tonnellate di carbone istriano ed altrettante di carboni e ligniti sarde, e prevede di elevare

OLEODOTTO DELLA « SOCIETÀ PETROLI ALBANIA » (*Arch. fot. C. T. I.*)

gradatamente la produzione fino a superare globalmente, nel 1941, i 3 milioni e $^1/_4$ di tonnellate. Facendo i dovuti ragguagli, questo significa la possibilità non lontana di sostituire, per le combustioni nell'industria, 3 milioni di tonnellate di carbone straniero. Per quel che riguarda la qualità, anche prescindendo dal fatto che in tema di autarchia ed in qualunque campo di essa prevale il fine e si impongono i sacrifici necessari per raggiungerlo, può affermarsi che, con opportune operazioni di cernita, di lavaggio e di classificazione a bocca di miniera, con opportuni accorgimenti tecnici nell'impiego e soprattutto con l'oculata destinazione dei diversi tipi di combustibili agli impianti più adatti per bruciarli, anche i difetti dei nostri carboni cesseranno di pesare sul loro avvenire.

Per le ligniti vere e proprie – xiloidi, torbose e torbolegnose – il problema è più difficile, perchè ancora non è intervenuta una superiore forza organizzatrice a risolverlo: e tale intervento è, secondo il mio avviso, necessario ed urgente. Nonostante qualche lodevole sforzo, la produzione di ligniti nel 1936 ha di poco superato le 500.000 tonnellate. I 75 milioni di tonnellate di lignite accertati nel bacino lucano del Mercure attendono ancora chi ci guardi dentro e ne inizi la mobilitazione. Sono noti, è vero, i difetti connaturali della maggior parte delle nostre ligniti: molta acqua e spesso molte ceneri; ma non si ripeterà mai abbastanza che, anzitutto, le Nazioni come gli individui devono cercare di vivere con quello che possiedono, e inoltre che la tecnica moderna offre molteplici vie per utilizzar bene anche combustibili scadenti. Un buon essiccamento delle ligniti che, come le nostre, contengono il 50% d'acqua, si fa oggi con acqua o vapore sotto pressione, più economicamente che non essiccando le ligniti all'aria, e d'altra parte la bricchettazione e la gassificazione sono procedimenti che, separati oppure accoppiati, possono – con metodi ed impianti diversi a seconda dei fini – ridurre all'obbedienza ed asservire alla Nazione anche combustibili scadenti. La *Valdarno* agglomera con successo; il bacino di Spoleto alimenta da molto tempo gli impianti di gassificazione della *Terni*; la lignite di Gualdo Cattaneo può alimentare ottimamente la bellissima centrale elettrica della *Soc. Termoelettrica Umbra*, la quale non attende che di collocare la sua energia; la *Società Toscana Azoto*, con un impianto che va additato ad esempio, gassifica una scadente lignite del Valdarno, previo essiccamento con acqua sotto pressione, e con i gas prodotti alimenta una fabbrica di ammoniaca sintetica e di nitrati. Questa fabbrica, alla quale è da augurare un congruo sviluppo, è forse la più autarchica delle fabbriche di fertilizzanti azotati italiane, in quanto consuma pochissima energia elettrica e non consuma carbone, dimostrando tangibilmente quale prezioso contributo anche le malfamate ligniti possano portare all'economia nazionale. Se a tutto questo si aggiunge che molte delle nostre ligniti, previo razionale essiccamento, possono – o sul posto o trasportate a ragionevoli distanze – essere utilizzate anche direttamente come combustibili, e che esse potranno e dovranno, a breve scadenza, por-

I COLOSSALI SERBATOI DELLA RAFFINERIA DI LIVORNO (A.N.I.C.). (Fot. B. Stefani)

tare un valido contributo al problema dei combustibili liquidi, risulta evidente la improrogabile necessità che si addivenga al più presto, per questi nostri combustibili, ad una sistemazione organizzativa, duratura e solida, che separi un deplorevole passato di errori, di paure, di ciarle, di esaltazioni e di depressioni, da un avvenire a sano indirizzo autarchico e tecnico, sulla possibilità del quale non è più lecito dubitare.

Mettendo in adeguato valore tutti i nostri più importanti giacimenti lignitiferi, è possibile e doveroso ricavare da essi non meno di 3 milioni di tonn. annue di lignite naturale. Ragguagliando queste a carbone, aggiungendo la cifra, pure ragguagliata, dei nostri carboni, ligniti picee e antraciti, ed aggiungendo ancora le cifre rappresentate dal crescente e razionalissimo impiego come combustibili dei residui agricoli, si arriva – senza esaltare il problema, ma con la ferma volontà di procedere senza ambagi e senza paure – ad una produzione nazionale, raggiungibile in qualche anno, di 4 a 5 milioni di tonnellate di carbone, il che vuol dire ad una copertura del 40% del fabbisogno nazionale. È una cifra cospicua e sicuramente mantenibile per oltre un secolo!

***

Per i combustibili liquidi, che comprendono anche i carburanti, il nostro problema autarchico si presenta diversamente. Per esporlo nella forma più chiara e più breve, bisogna anzitutto fissare alcuni capisaldi e precisamente:

1) Il nostro fabbisogno globale di prodotti petroliferi all'interno supera oggi i due milioni di tonnellate, che arrivano a 2,7 milioni se si considera anche il consumo cosiddetto di bunkeraggio fuori dogana. Il consumo interno può, all'incirca, così suddividersi:

	tonn.
benzina . . .	450.500.000
petrolio . . .	175.000
lubrificanti . .	100.000
gasoli	300.000
oli combustibili	1.000.000

Salvo particolari casi di costrizione, anche in Italia, come in tutto il mondo, tende a crescere il consumo di prodotti pesanti rispetto a quello della benzina. Ne segue che il problema dei carburanti, pur restando un problema di importanza capitale, rappresenta quantitativamente in Italia meno di 1/4 del problema globale dei combustibili liquidi.

2) Le riserve di petrolio nel mondo sono relativamente modeste rispetto ai crescenti consumi; nonostante nuovi giacimenti scoperti e verosimilmente scopribili, si hanno fondate preoccupazioni per un non lontano avvenire. Ne risultano due tendenze: aumento anzitutto dei prezzi d'origine, tendenza poi a frenare il consumo di petrolio aumentando quello di carbone e a fabbricare il primo dal secondo. Da quest'ultimo punto di vista si trovano in Europa in condizioni privilegiate i Paesi, come la Germania e l'Inghilterra, che sono fortemente carboniferi, mentre non possiedono o possiedono poco petrolio.

3) L'Italia, nonostante le ampie e costose ricerche eseguite ed in corso, non possiede praticamente, fino ad oggi, petrolio, la produzione nazionale rappresentando in media meno dell'1% del fabbisogno. L'attività petrolifera che l'Italia esercita attraverso l'*Azienda Generale Italiana Petroli* in Rumenia e attraverso l'*Azienda Petroli Albania* in Albania è indubbiamente attività importante per i tempi normali e di pace, perchè assicura al Paese notevoli quantitativi di greggi e di prodotti finiti; ma questi prodotti provengono sempre da oltre le frontiere, pesano sulla bilancia valutaria e possono mancare in tempo di guerra.

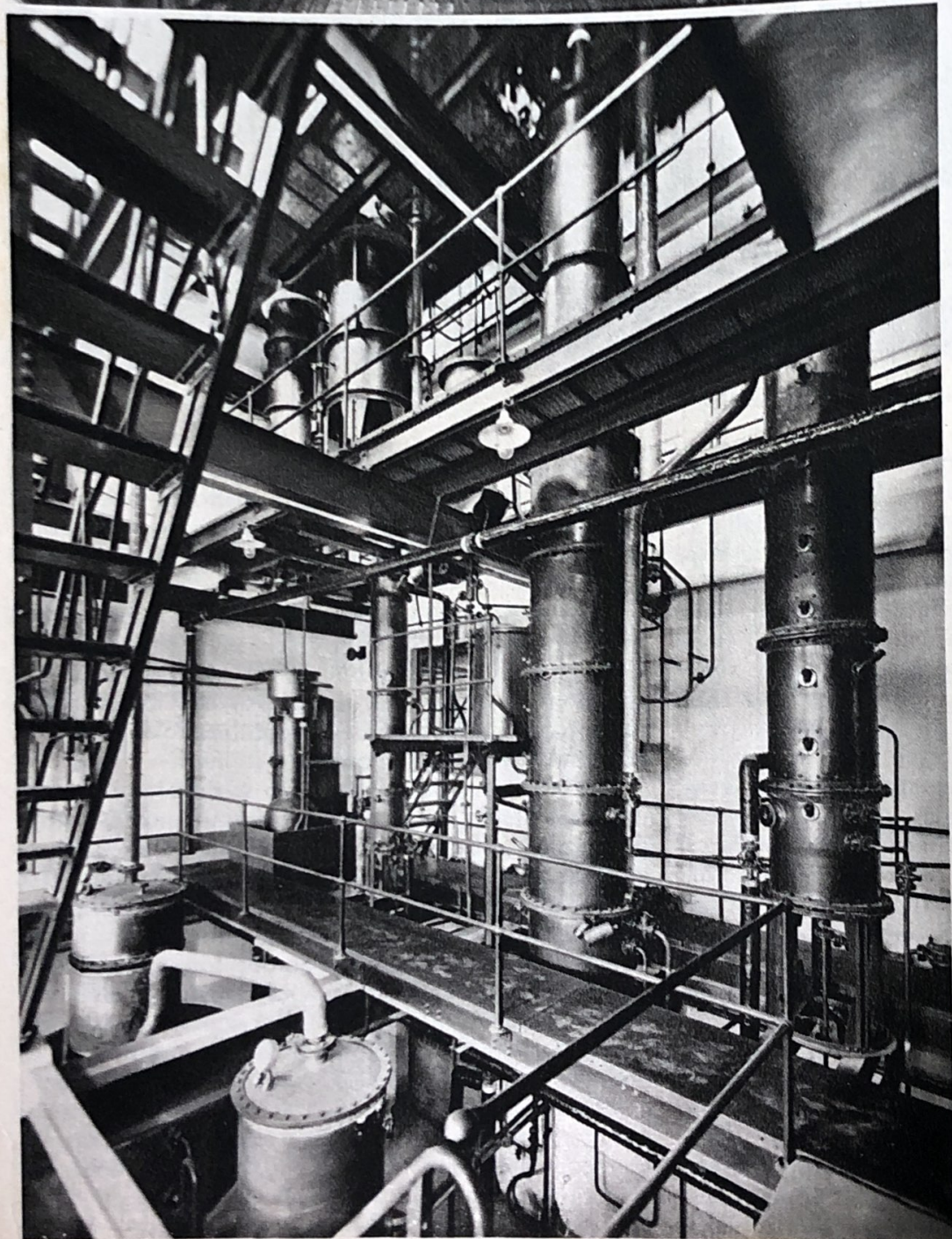
La politica petrolifera, già da tempo instaurata in Italia e intensificata in questi ultimi anni, tende anzitutto a diminuire le importazioni di prodotti

RAFFINERIA DI LIVORNO – VEDUTA GENERALE DEL NUOVO STABILIMENTO DELL'A.N.I.C. (*Fot. B. Stefani*)

finiti, consentendo invece sempre più l'importazione di petroli grezzi da lavorarsi in Italia: inoltre, in questi ultimissimi anni e particolarmente dall'inizio della guerra etiopica, si è data una vigorosa spinta al problema dei surrogati. La prima tendenza, per quanto non sia evidentemente a indirizzo autarchico nel vero senso della parola, può bensì perseguire un certo fine di maggiore autonomia e sicurezza nazionale. Oggi funzionano in Italia sei grandi e alcune piccole raffinerie di petrolio. Quest'attrezzatura industriale, che rappresenta un'importante attività nazionale, possiede impianti capaci di lavorare oltre un milione di tonnellate di petrolio grezzo all'anno, producendo per il consumo interno circa 325.000 tonn. di benzina, 100.000 di petrolio, 60.000 di lubrificanti, 150.000 di gasolio e 225.000 di nafte varie: $^{1}/_{3}$ di questa attività globale è rappresentata da Società completamente italiane ed in massima parte dalla parastatale *Azienda Italiana Petroli*: il resto è rappresentato da gruppi stranieri, con qualche interessenza di capitale italiano: una raffineria, l'*Aquila* di Trieste, nella quale ha la maggioranza l'Italia, lavora principalmente per l'esportazione nei paesi danubiani. È chiaro che l'aver concesso a forti gruppi stranieri importanti attività raffinatorie in Italia e l'avere questi gruppi impegnato a tal fine ingenti capitali è un elemento di relativa sicurezza: a parte le scorte di materia prima, che la legge fa obbligo ad ogni concessionario di tenere intangibili presso la propria raffineria, sta il fatto che i forti interessi attenuano le inimicizie, moderano i propositi bellicosi, aiutano a superare difficoltà create da orientamenti o da vicende politiche.

È certo però che lavorare in Patria petroli stranieri non è fare dell'autarchia nel senso più vero della parola. A questo fine, se la natura e le ricerche non ci aiutano facendoci trovare del petrolio in Italia, bisogna fabbricare combustibili liquidi o adoperare surrogati veramente italiani.

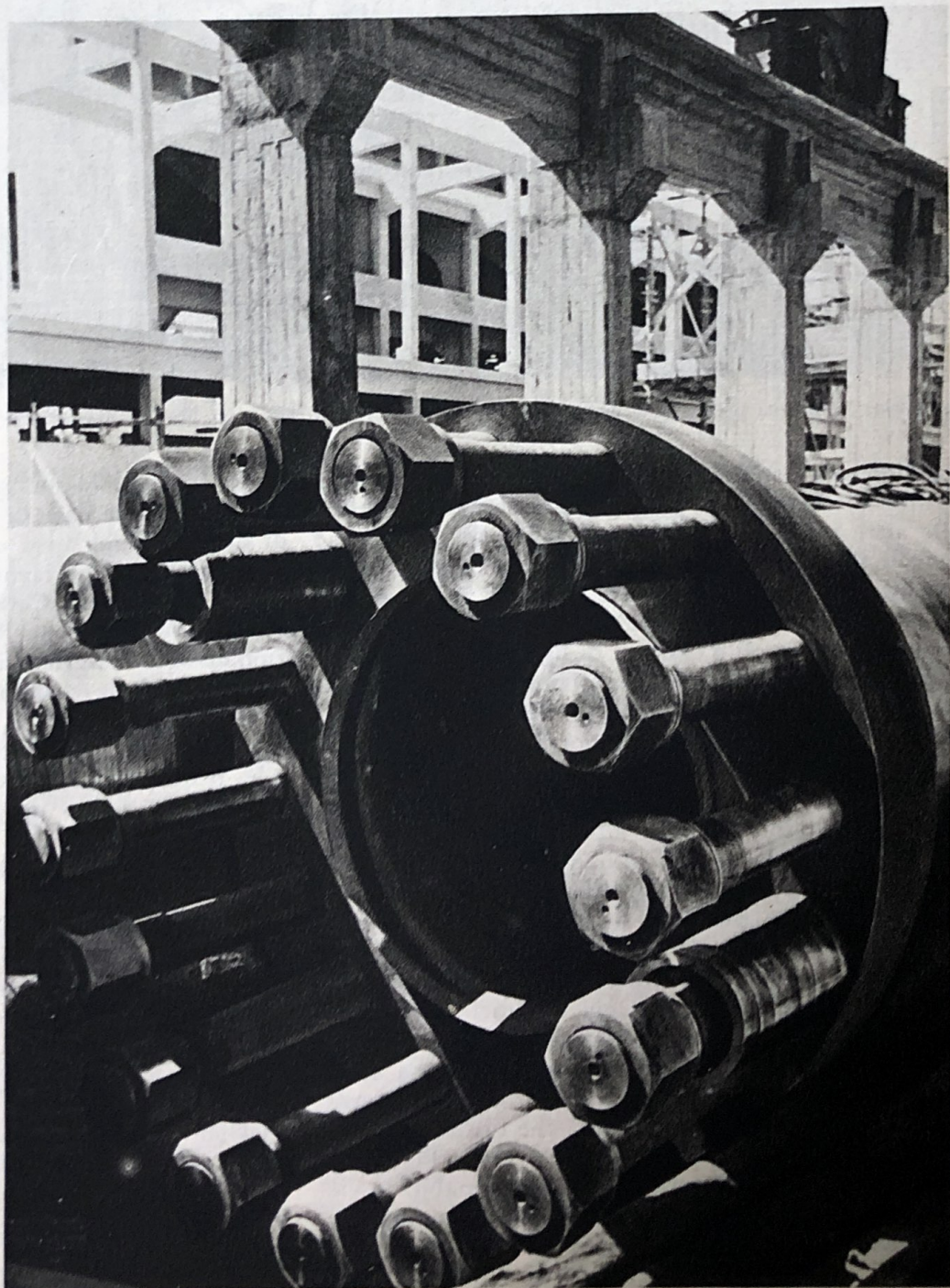
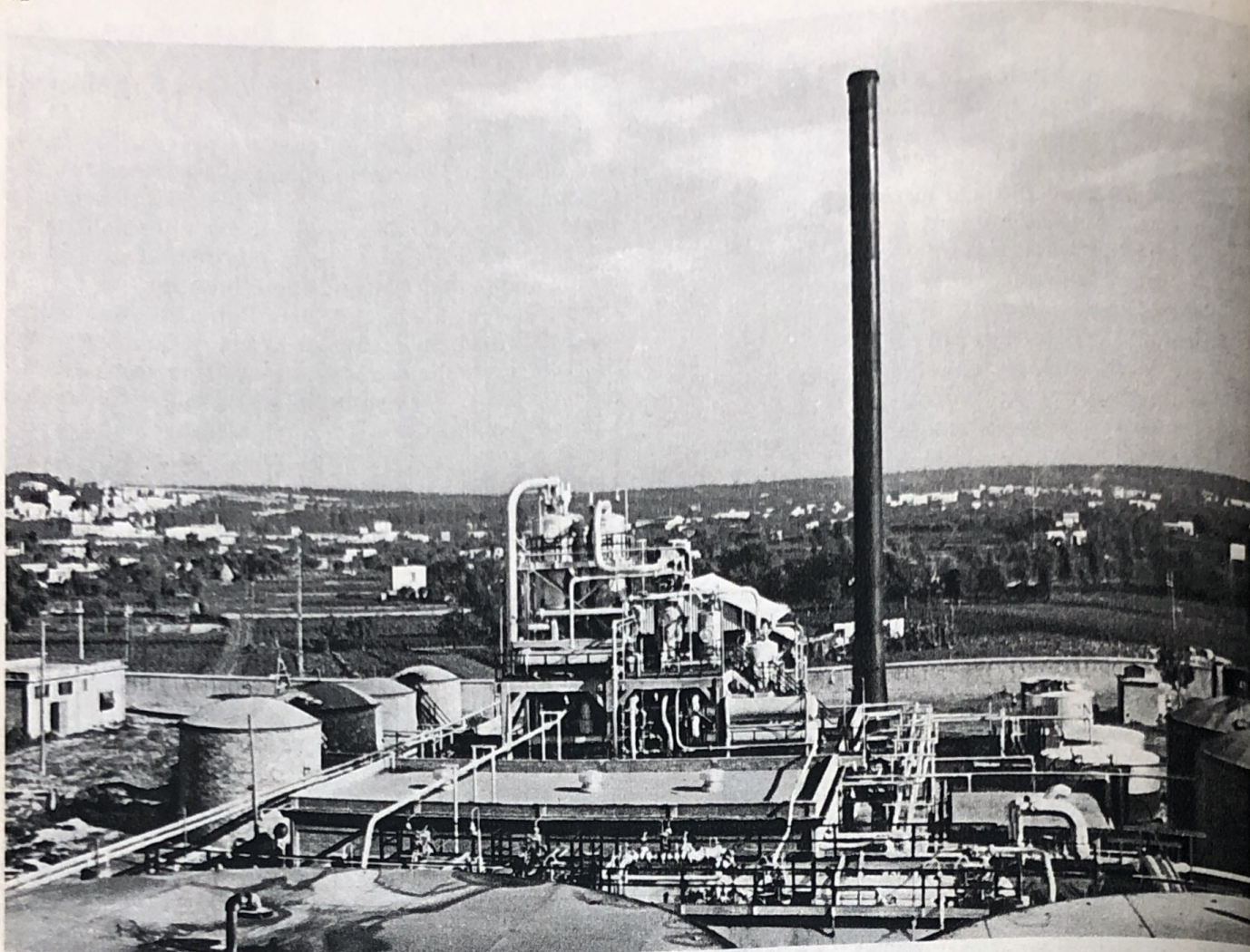
Per ora il maggior contributo al problema è stato dato dall'alcool etilico: la sua produzione ha avuto finora per materie prime le bietole, i melassi di zuccherificio e, al momento del bisogno, lo zucchero, il riso ed il vino: nell'anno 1937-38 si sarebbe dovuto produrre poco meno di un milione di ettolitri di alcool anidro, pari a circa 80.000 tonnellate, e cioè la quantità quasi sufficiente per coprire $^{1}/_{5}$ del fabbisogno attuale di benzina. Disgraziatamente la sfavorevole campagna bietolifera farà scendere la produzione notevolmente al di sotto di quella prevista; comunque, il contributo sarà sempre cospicuo se si pensa soprattutto che ad esso si è arrivati praticamente in due anni. Ma l'alcool presenta tre inconvenienti principali: è caro, esige per essere prodotto un consumo di 60-70 kg. di carbone per ettanidro e si produce quasi tutto in un periodo di due mesi. Se la nostra attrezzatura di distillerie d'alcool po-

tesse lavorare tutto l'anno, potrebbe produrne da 4 a 5 milioni di ettanidri. Sul prezzo poco si può agire, perchè esso dipende principalmente dal prezzo delle bietole; per il carbone si può nazionalizzare il problema adoperando carboni nazionali; per la stagionalità della produzione, che importa dimensioni sproporzionate di impianti e di depositi, finchè si adoperano le bietole, c'è poco o nulla da fare. Molta attenzione e molte lodi merita il tentativo ora fatto coraggiosamente su larga scala di introdurre in Italia la coltivazione del sorgo zuccherino. I benefici di questa coltura dovrebbero essere i seguenti: maggior reddito in alcool riferito ad ettaro di terreno coltivato; nessun consumo di combustibile, perchè largamente sufficiente allo scopo la canna dezuccherata, ove non la si adoperi per altri usi; possibilità infine di lavorare per un periodo doppio di quello in cui si lavora la bietola, data la relativa conservabilità della canna; il prezzo dell'alcool dovrebbe risultare abbassato.

Confidiamo vivamente che al coraggioso esperimento industriale arrida il successo e che un saggio e ben proporzionato connubio bietola-sorgo possa assicurare al Paese un più forte contingente del nazionalissimo combustibile liquido ad un prezzo medio più basso dell'attuale. Quando poi, come ci auguriamo, il Paese disponesse di quantitativi di alcool eccedenti le possibilità di miscela con la benzina, l'eccesso potrà essere facilmente adoperato senza benzina, mescolato per esempio con $^1/_5$ di etere e con lievissime modificazioni, al funzionamento dei motori.

Pur riconoscendo all'alcool, comunque prodotto

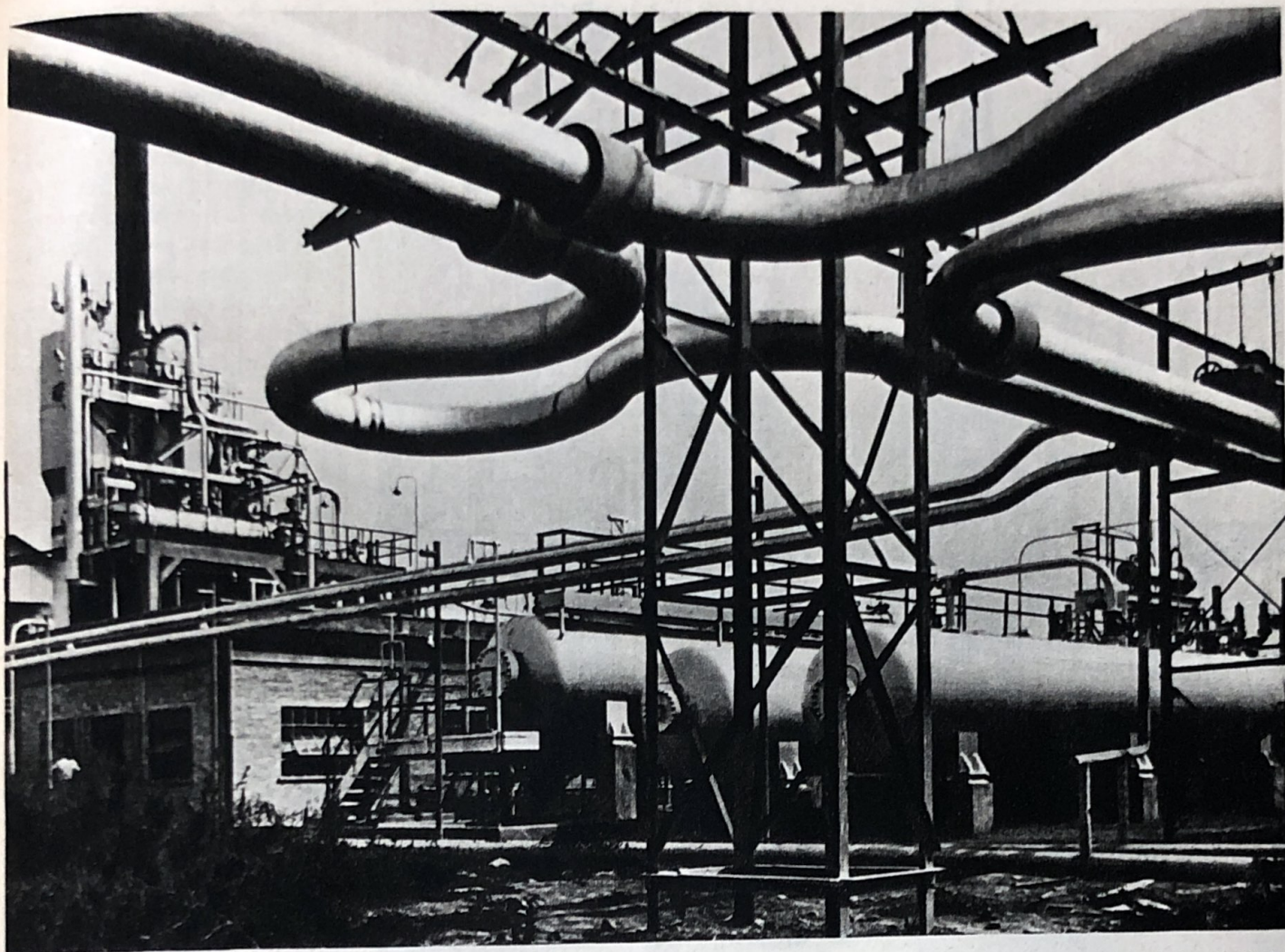
SALE FERMENTAZIONE E DISTILLAZIONE IN UNO DEGLI STABILIMENTI DELLA « S. I. PRODUTTORI ALCOOL ».

o producibile, le sue grandi e veramente autarchiche benemerenze, la particolare simpatia degli studiosi e la particolare attenzione degli organismi corporativi ed industriali è oggi rivolta intensamente al problema della benzina italiana. Questa benzina non può ottenersi che per due vie: idrogenazione e sintesi da gas. Il problema ha avuto questo sviluppo: dal 1924 si parla d'idrogenazione in Italia; per oltre 10 anni si è studiato e sperimentato, adattandosi gli studiosi ad essere considerati nel mondo tecnico più benevolo come sognatori. Nel 1933 l'*Azienda Petroli Albania*, in seguito ai risultati di studi italiani, confermati più tardi da ricerche eseguite in Germania, si convinceva che l'unica via per lavorare utilmente petroli asfaltici e solforati, come il nostro petrolio albanese, era l'idrogenazione, e decideva l'impianto della grande *Raffineria di Bari*, che doveva essere capace di qualsiasi lavorazione con impianti di distillazione, di piroscissione e di idrogenazione. Venne la guerra etiopica, vennero le sanzioni e cominciò la febbrile azione degli organismi corporativi, particolarmente l'azione della *Corporazione della Chimica* e del *Comitato corporativo dei combustibili liquidi*. L'idrogenazione e le sintesi, fino allora patrimonio silenzioso e modesto di pochi studiosi, divennero patrimonio rumoroso di tutto il mondo industriale e finanziario: in pochi giorni si costituì l'*Azienda Nazionale Idrogenazione Combustibili*, primo esempio di una Società fra lo Stato e l'industria privata a parità di capitale. Cinquecento milioni di lire ed una potente organizzazione tecnica, principalmente fornita dalla *Montecatini*, consentono di guardare a questo organismo con fondate speranze. La Società, assorbendo il programma dell'*Azienda Petroli Albania*, si è posto come primo e già colossale programma la costruzione di due grandi raffinerie, a Bari e a Livorno, attrezzate nel modo più completo con impianti di distillazione, di piroscissione, di idrogenazione e di lavorazioni con solventi. Gli impianti potranno entrare in funzione entro il 1938 e avranno ciascuno una potenzialità di lavorazione di 150.000 tonn. annue di oli grezzi ed una potenzialità di produzione di 120.000 tonn. annue ciascuno di benzina: produrranno inoltre forti quantità di lubrificanti e di paraffina.

Data la grandiosità dei mezzi impiegati ed il valore dei tecnici che presiedono alla costruzione degli impianti, non c'è dubbio che essi riusciranno perfetti, modernissimi e tali da far onore all'Italia; ma essi non potranno essere considerati completamente rispondenti ai fini autarchici per cui furono concepiti fino a che non sarà loro assicurata materia prima nazionale. Io penso che il solo impianto di Bari dovrebbe seguire la sua originaria destinazione e lavorare petrolio albanese, un petrolio cioè che per ragioni di vicina provenienza e per ragioni politiche può considerarsi *quasi* nazionale. Se e quando, come ci auguriamo, i campi petroliferi albanesi, mercè il lavoro dei pionieri italiani che li hanno scoperti e valorizzati, daranno più delle

RAFFINERIA DI BARI – TESTATA D'UNA DELLE GRANDIOSE COLONNE D'IDROGENAZIONE. (*Fot. B. Stefani*)

RAFFINERIA DI NAPOLI DELLA VACUUM OIL COMPANY – I SERBATOI DEI REAGENTI PER IL TRATTAMENTO CLEAROSOL. *(Arch. fot. C. T. I.)*

150.000 tonn. annue necessarie per alimentare l'impianto di Bari, il di più potrà essere distribuito alle altre raffinerie italiane per lavorarlo assieme a petroli più stranieri di esso. Ma alla *Raffineria di Livorno* bisognerebbe fornire materie prime completamente italiane. Queste materie prime non possono essere che oli o catrami di lignite e oli di rocce asfaltiche e bituminose. Per quanto riguarda questi ultimi, dei quali si parla da decenni attraverso esaltazioni e depressioni paragonabili a onde di un mare in tempesta, non c'è dubbio anzitutto che, lavorando in Sicilia, negli Abruzzi e nel Lazio due milioni di tonn. di rocce all'anno, con una spesa di impianti di forse 100 milioni, si può assicurare al Paese una produzione di 100.000 tonn. annue di oli grezzi, forse più facili a lavorarsi del petrolio albanese. Non c'è dubbio, d'altra parte, che per una simile produzione abbiamo riserve di rocce per alcune centinaia di anni. Oggi finalmente due impianti industriali pilota, impostati su principî diversi, stanno entrando in funzione a Ragusa ed a S. Valentino: sui risultati che essi daranno verrà impostato il programma futuro, che ormai non dovrebbe aver più nè esitazioni, nè arresti. Per ottenere dalle ligniti prodotti liquidi idrogenabili le vie sono tre, e tutte e tre ormai ampiamente studiate: la distillazione a bassa temperatura, l'estrazione con solventi ad alto punto di ebollizione e in condizioni di pressione e temperatura adeguate, l'idrogenazione grossolana o, come suol dirsi, in fase liquida. Tutti e tre i sistemi hanno pregi e difetti, e la scelta va ponderata sulla base di criteri che non è qui il caso di discutere, ma tutti e tre i sistemi possono dare oli o catrami bene lavorabili per idrogenazione con ottimi rendimenti. Certo è che la *Raffineria di Livorno* potrà avere, per le due vie accennate, la nazionalissima materia prima che le occorre: sarà materia prima che costerà verosimilmente 3 volte un petrolio grezzo estero, ma comunque la benzina finale costerà meno dell'alcool prodotto dalle bietole, il quale ciò nonostante percorre la sua strada maestra, rendendo un grande servigio all'autarchia nazionale.

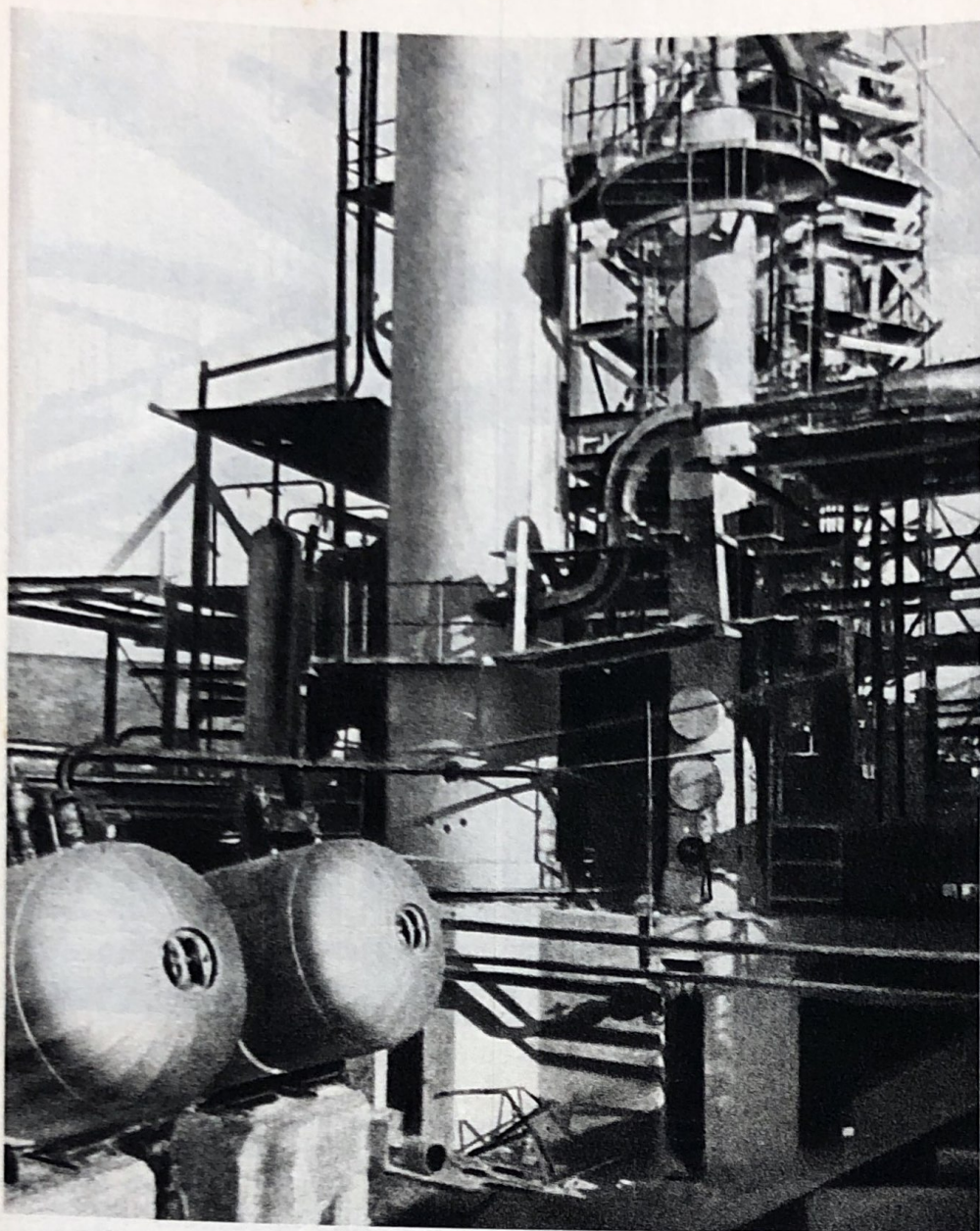
Ma perchè il programma autarchico abbia aperto il suo pieno orizzonte in Italia bisogna procedere ad ulteriori sviluppi. È opinione ormai ben ferma degli organi corporativi che, almeno presso uno dei nostri giacimenti di lignite, si debba dar vita ad un impianto di gassificazione e di benzina sintetica, capace per lo meno di fabbricare 40-50.000 tonn. annue di idrocarburi.

Questo processo, che deve la sua origine a Franz Fischer ed alla *Ruhrchemie*, e che ha ormai trovato largo posto nel colossale programma autarchico tedesco, può essere fonte di benzine, oli per Diesel, lubrificanti e paraffine e si adatta bene anche al trattamento di ligniti poco adatte per altri usi. Molti Paesi del mondo hanno in corso od in progetto impianti del genere; in Italia già da qualche anno se ne parla ed è giunto il tempo di passare

RAFFINERIA DI NAPOLI DELLA « VACUUM OIL CO. » – PARTICOLARE DEI SERBATOI DEI REAGENTI PER IL TRATTAMENTO CLEAROSOL. *(Arch. fot. C. T. I.)*

alla realizzazione: si tratta di una tecnica molto interessante, che ha già avuto una larga sanzione dall'esperienza e che, attraverso le sue molteplici possibilità, può dar luogo ad importanti sviluppi.

In base al programma esposto e che è ormai in massima parte in pieno sviluppo, considerando che la produzione dell'alcool aumenterà ancora, considerando il petrolio albanese una materia prima quasi nazionale e fermo restando che la *Raffineria di Livorno* lavori con materie prime nazionali, entro qualche anno noi dovremmo essere in grado di realizzare una produzione autarchica di carburanti di oltre 350.000 tonnellate. A queste è da aggiungere qualche altra cosa, forse altre 30.000 tonnellate rappresentabili dai più veri e propri surrogati della benzina, gas di gasogeno, gas naturali, alcool metilico e derivati. Oggi sono in circolazione in Italia forse 6-700 autoveicoli a gasogeno, cifra che si vorrebbe portare in due anni a 2000: quando questa cifra fosse raggiunta si riuscirebbe a sostituire con legna o carbone vegetale circa 10-15.000 tonn. di benzina all'anno. I gas naturali compressi in bombole sugli autoveicoli rappresentano una interessante ed autarchica sostituzione di benzina, oggi realizzata in circa 400 veicoli, con un risparmio di 2000-2500 tonn. di benzina, che potrà notevolmente crescere in avvenire; alcune altre migliaia di tonnellate di carburante potranno essere fornite da alcoool metilico producibile sinteticamente da combustibili solidi nazionali. Non sono naturalmente questi i surrogati dai quali si possano pretendere i larghi contributi di cui il problema ha bisogno: dando ad essi tutti insieme l'onore e l'onere di sostituire 25-30.000 tonn. annue di benzina, mentre si afferma una reale possibilità, si sommano modesti contributi parziali in un sensibile contributo totale.

Una conclusione confortante risulta, intanto, sicura, ed è che prossimamente la Nazione sarà in grado di prodursi i $^4/_5$ dei carburanti necessari al suo attuale consumo. Questa cifra è naturalmente, e per ognuna delle vie prospettate, aumentabile fino all'indipendenza completa, come è diminuibile se le circostanze politiche ed i rapporti internazionali lo consentiranno, e lo consiglieranno dal punto di vista economico. Non bisogna dimenticare che l'autarchia è cara e che i prodotti autarchici costringono lo Stato sia alla mobilitazione di mezzi ingenti per partecipazione o sovvenzione alle imprese, sia alla rinuncia parziale o totale di cospicui proventi fiscali: per questo e per conciliare, ove sia possibile od occorra, la coesistenza dei prodotti autarchici con quelli delle normali raffinerie, potrà la produzione programmata anche attenuarsi: l'essenziale è che gli impianti ed i mezzi sieno pronti, sempre in funzione e sempre tecnicamente aggiornati, perchè in questa materia fermarsi vuol dir retrocedere.

Resta per ora in gran parte non autarchicamente risolto il problema dei combustibili liquidi più pe-

TRIESTE — IMPIANTO DI DISTILLAZIONE ATMOSFERICA NELLA RAFFINERIA DI PETROLIO « AQUILA ».

santi: ma contributi notevoli a questo problema si vedono attraverso il funzionamento opportunamente indirizzato delle raffinerie, nella intensificabile produzione degli oli di roccia, dei catrami e degli oli di lignite ed anche in opportune lavorazioni dei catrami di fossile derivanti dalle cokerie.

***

Del programma autarchico per i carburanti studiato dalle Corporazioni, delle realizzazioni in corso e degli studi e ricerche che le hanno precedute e che le accompagnano, ha dato recentemente un'ampia e visiva documentazione la *II Mostra del carburante nazionale* presso il *X Salone internazionale dell'automobile*. La Presidenza del Salone ha voluto giustamente che quella Mostra avesse un carattere prevalentemente didattico e dimostrativo, ed io ho l'impressione che lo scopo sia stato raggiunto. All'entrata nel salone della Mostra il visitatore era immediatamente colpito dalla visione di un grande quadro luminoso con poche figure simboliche e poche cifre; quel quadro tracciava lo sviluppo del piano autarchico dei carburanti da oggi al 1940, e la sintesi ne era la seguente: supposto, come è da augurarsi, che nel 1940 il consumo globale italiano di carburanti sia notevolmente aumentato, a tale consumo dovrebbero far fronte la benzina da petrolio albanese per il 34.2%, la benzina da ligniti per 26.4%, quella da rocce asfaltiche per 14.3%, quella da petroli nazionali per 2.4%, l'alcool etilico per 17%, i gassogeni per 4.3%, i gas naturali per 1.4%. Si tratta evidentemente di un programma massimo, che rappresenta, direi, un' aspirazione suprema, per raggiungere la quale sarebbe necessario in brevi anni uno sforzo così grande da apparire forse irrealizzabile.

Il programma potrà e dovrà forse attenuarsi, ed io l'ho in realtà attenuato nelle pagine che precedono, ma è bene che quel quadro rimanga con le sue cifre e con la sua luce nello spirito degli Italiani a rinsaldarne e a rinforzarne la ormai formata e diffusa coscienza autarchica.

Oggi lo scopo e la mèta principale sono raggiunti: in tutto il campo dei combustibili è in corso di sviluppo un programma grandioso; sviluppandolo ed attuandolo anche soltanto in gran parte, il nostro Paese si impone ancora una volta all'attenzione ed all'ammirazione del mondo, in un settore dove il mondo stesso ha sempre creduto di poterci considerare asserviti per l'eternità allo straniero. Vigilino ora i giovani e vigorosi organismi corporativi a che il programma si svolga senza interruzioni e senza soste: a noi assidui studiosi di questi problemi, che nei lunghi anni di lavoro fummo qualche volta attanagliati dal tormento della delusione e della stanchezza, pare quasi di essere giunti alla fine di una lunga e ardua ascensione alpina: i più vasti e luminosi orizzonti si dischiudono, la vetta sta per essere conquistata, la stanchezza si dilegua. Quando dalla vetta raggiunta avremo contemplato il cielo terso e limpido della Patria più grande e più libera, noi ridiscenderemo più leggeri per i pendii faticosamente saliti e torneremo confortati, più forti e più tenaci di prima, al nostro lavoro.

MARIO GIACOMO LEVI

Lo scrivente trattò questo tema in analoga forma il 13 settembre 1937 alla 26ª riunione della *Società Italiana per il progresso delle Scienze*.

9 GENNAIO - PREMIAZIONE NAZÍONALE DEL GRANO

"Un altro quintale in più di media per ettaro, e saremo alla vigilia della vittoria. Un altro quintale ancora e avremo raggiunto ciò che sembrava fino a ieri un sogno o un prodigio: la terra italiana che dà il pane per tutti gli Italiani".

MUSSOLINI

IL PANORAMA È VASTISSIMO ... (Fot. A. Giunti)

TRA LA VALDICHIANA E LA VAL D'ORCIA

A Montepulciano, così alto alto sopra la sua bella collina e un poco fuor di mano, bisogna venirci apposta.

Una volta c'era un trenino che arrivava fin sotto le mura: le rotaie dissimulate sotto l'erbacce e la gramigna ci sono ancora, il trenino non c'è più: pare che viaggiasse vuoto.

L'autocorriera che parte da Chiusi, in coincidenza con la linea Firenze-Roma e passa per Chianciano, l'ha sostituito.

A Chianciano si bevon l'acque, quassù il vin buono. La bella collina è tutta fasciata di vigneti ed è poi ricca di grani, di messi, di alberi da frutto. Casolari intorno, ville, poderi, paeselli turriti, e laggiù il Trasimeno, che splende come una lama d'argento e d'oro. Più sotto le due pozzanghere o laghetti di Chiusi e di Montepulciano stesso, su cui in alcune ore della notte batte la luna in modo così pittoresco e singolare che *Chiar di luna* appunto è chiamato dai nativi.

Il panorama è vastissimo e ha veramente pochi riscontri in Italia. Dai monti d'Arezzo a quei d'Abruzzo, dal Subasio alle colline senesi, dal Cetona e dall'Amiata al Pratomagno. La sera poi, al brillar di cento e cento lumi, s'indovinano Cortona, Terontola, Castiglion del Lago, e Passignano e Panicale (la patria di Masolino) e Chiusi e Città della Pieve, dove ancora sussiste la casa del Perugino, che ivi nacque.

Ma è scesa la notte, la luna è sparita, brillano e si moltiplicano in cielo le costellazioni, nei boschi intorno all'albergo canta l'allocco solitario.

Il mattino nasce fresco, dorato, lieto. C'è mercato qua sotto. Scendo anch'io a far le spesicciuole, e fo parlare queste genti. A noialtri Celti venuti di lassù, di chissà dove, qualche volta, in paragone, fa persin vergogna la lingua in bocca!

Il mercato sale con le sue bancarelle cariche di cianfrusaglie lungo la via principale che, dall'amenissimo giardino di Poggiofanti, per la Porta al Prato, già di Gracciano, torcendosi come una serpe, arriva fino alla sommità, dove una volta c'era la fortezza e ora una gran villa trasformata in istituto elioterapico l'estate e in liceo l'inverno. Un poco più sotto il bel Duomo silenzioso, che serba un trittico di Taddeo di Bartolo, senese (1401), e gli avanzi o frammenti (che son poi bellissime statue)

(*Fot. A. Giunti*)

. . . MONTEPULCIANO, COSÌ ALTO SOPRA LA SUA BELLA COLLINA . . .

(*Fot. A. Giunti*)

MONTEPULCIANO VISTO DA PORTA DELLE FARINE.

MONTEPULCIANO – IL BEL PUTEALE RINASCIMENTO (1520) DAVANTI AL PALAZZO DELLA PRETURA, IN PIAZZA VITTORIO EMANUELE.

(*Fot. B. Stefani*)

di quello che doveva essere il monumento sepolcrale dell'Aragazzi, segretario di papa Martino V, opera di Donatello e di Michelozzo. Accanto al Duomo il palazzo pretorio, con una pinacoteca ricchissima e una biblioteca che serba inesplorati documenti: e lì intorno l'uno e l'altro palazzo.

Di palazzi, dovuti tutti o quasi tutti al genio del Vignola e del Sangallo, è ricca Montepulciano, ma a noi più d'ogni cosa tocca il sentimento e muove la fantasia una casetta rossiccia, con una lapide sopra che ricorda e consacra la gloria del Poliziano.

Chiudiamo idealmente gli occhi e gli orecchi e torniamo indietro di cinque secoli o poco meno. C'è tumulto nelle vie, un accorrere, un gridare, uno stridere e un lampeggiar di ferri. La fazione dei Del Pecora s'è presa in mano la città: i cittadini s'ammazzano fra loro, il padre del poeta è scannato lì, forse poco lontano dall'uscio. Accorre la povera vedova con la nidiata dei figlioletti alla gonna. Angelo, il primogenito, è di lì a poco mandato dalla sventurata a un parente di Firenze, in via Saturno, oltr'Arno. Il parente è povero, ma fa studiare il

... LA GRAN CHIESA DI SAN BIAGIO, COSTRUITA PER VOTO E PER VENERAZIONE A UNA MADONNINA TROVATA SUL POSTO ...

(*Fot. S. Bricarelli*)

ragazzo, che a quindici anni traduce i poeti greci e latini e a diciotto scrive i due canti della *Giostra*. Miracolo!

Da questo colle solitario e un poco selvaggio (s'allude a quei tempi) scese tanto fiore di gentilezza e di poesia!

Scendiamo anche noi. La via lunga, cioè l'itinerario che ci siamo messi in testa, ne sospinge.

Una stradicciuola ci conduce a caso sulla via Piana, tra le più pittoresche del paese. Via Piana, è così detta, perchè gira sotto l'immane muraglione che tutto cingeva la città. Poderosi avanzi, benissimo conservati, barbacani e speroni che si vedono tuttavia.

Quando Cosimo I de' Medici inghiottì Siena e Montalcino e la regione tutta per incorporarla nel Ducato, diede commissione al Sangallo di fortificare Montepulciano, e il Sangallo lo servì fin troppo bene. Per poco che uno sappia fantasticare vede salir la costa gente e gentaccia per metà coperta di ferro, con alabarde in mano, sciaboloni e magari... colubrine e schioppi, con l'archetto sopra: sente le

grida degli assediati, vede rotolar massi e traboccar olio bollente e friggere...!

Che pace oggi, che serenità e che dolcezza! La gran conca tra verde e gialla, che da' piè di codesti muraglioni arriva fino a Pienza e fino a Montefollonico, è fervida delle opere dell'agricoltura.

Le trebbiatrici ronzano sulle aie, un molino tritura il grano benedetto, i grandi bianchi cornuti buoi di Maremma, aggiogati a coppie sotto i rossi carri, aspettano mugghiando che si carichino loro addosso le sacca.

Entriamo, sotto il paese, nella gran chiesa di S. Biagio, opera anch'essa del Sangallo, costruita per voto e per venerazione a una Madonnina trovata sul posto, e ci mettiamo in cammino.

Pienza alza dall'orlo della verde collina il campaniletto, nascondendo il resto dei suoi gioielli preziosi. Il campaniletto rintocca e par che dica, e dice di sicuro: — Oh! voi, che vivete di cose materiali e fuggitive, venite a vedere il bel sogno di un Papa.

La storia di Pienza la sanno tutti.

Si chiamava Corsignano ed era un paesucolo. Un Piccolomini, esule da Siena, vi prese dimora e quivi ebbe un figliolo, a cui pose nome Enea Silvio, che divenne papa col nome di Pio II. Colto, intelligente, con l'animo pieno degli spiriti freschi, nuovi e giocondi del Rinascimento, ebbe molti incarichi dalla Corte di Roma. Viaggiò a lungo, conobbe le sottigliezze della politica e della diplomazia... ma non dimenticò mai il borgo natio.

Quando poteva vi ritornava, per gratitudine di avervi attinto la vita, per bisogno di riposo, per sentirsi riecheggiare nell'animo le voci della fanciullezza.

Un giorno chiamò Bernardo Rossellino e gli diede commissione – una bazzecola! – di costruir... Pienza sopra Corsignano!

L'artista lo servì a dovere: gli alzò un palazzo (che si visita da cima a fondo: sala d'armi, sala degli antenati, biblioteca fitta dí volumi che, a distendervi le mani, chissà che cosa vi si pesca, e mobilia e cose antiche da far gola ad ogni più consumato collezionista), e un Duomo, nel bel marmo travertino della regione, che è una meraviglia d'armonia; a tre navate luminose, dove l'occhio s'alza estasiato e tra cui lo spirito si riposa; e in cui c'è un trittico bellissimo del Vecchietta, un battistero magnifico, un altare che conserva le reliquie di Sant'Andrea, e una croce in filigrana d'oro, donata dallo stesso Papa; e finalmente la casa dei Canonici, allato al Duomo, con un museo ricco di cimeli, tra cui il famoso piviale, lavoro inglese del XIV secolo, donato da Tommaso Paleologo al Papa stesso. Il quale, se non moriva precocemente, c'è a scommettere che avrebbe fatto di Pienza (da lui già innalzata al grado di città)... la succursale di Roma.

PIENZA – UNA DELLE STUPENDE LOGGE DEL PALAZZO PICCOLOMINI.

(Fot. S. Bricarel

PIENZA – PUTEALE OTTAGONO, APPOGGIATO A UN'ALA DEL PALAZZO PICCOLOMINI.

(Fot. S. Bricarelli)

Infatti, per volontà sua, alcuni tra i più ricchi cardinali, come il Gonzaga, l'Ammannati, il Borgia, tristamente famoso poi come papa, dovettero costruirsi un palazzo per ciascuno.

La morte del Papa troncò il bel sogno, e Pienza decadde; ma chi la visita oggi silenziosa nel gran cerchio delle sue colline, prova un sentimento di gioia serena e non si sazia d'ammirare.

E la natura fa degna cornice al paese.

Dal giardino pensile del palazzo Piccolomini la vista è incantevole. Il Monte Amiata, il Monte Cetona, il cono aguzzo di Radicofani, reso più aguzzo dai ruderi del castellone di Ghino di Tacco (quello che con fette di pane intinte nel vino buono guarì il mal di stomaco dell'abate di Cluny), e, di fronte, la tormentata Val d'Orcia, creduta di origine vulcanica, la lunga collina sulla quale biancheggia Montalcino, e vette e colli e valli e paesi sfumati nell'atmosfera azzurra della generosa estate.

Gettarsi traverso codesto bel deserto cretoso è un piacere; le strade son buone: salgono un colle, discendono nel letto ghiaioso d'un torrente, che ai giorni burberi del maltempo deve fare la voce grossa, ma che ora, con un pispino sottile di acqua giallastra, si sente appena, quando si sente.

Ecco S. Quirico d'Orcia: è in cima a un collicello: la macchina entra rombando e infila l'unica e stretta via. La genterella fa capolino, i fanciulletti corrono spaventati lungo il muro.

Sulla piazza principale, tra le casucce rossicce, spicca il palazzo Chigi, e poco lontano la Collegiata con tre splendidissimi portali.

UNO DEI TRE MAGNIFICI PORTALI DELLA COLLEGIATA DI S. QUIRICO D'ORCIA.

(*Fot. A. Giunti*)

Dopo cento passi il paese è finito. La nostra mèta è Montalcino, ma a Torrenieri la littorina, che viene da Siena e va a Grosseto, ci ferma col muso contro la trave rossa del passaggio a livello.

Montalcino è in punta a una lunga collina che divide la Val d'Orcia da quella dell'Ombrone senese.

Ha derivato il nome dai lecci (*ilex*), che in antico rivestivano tutta la pendice, la quale oggi è anche ricca di viti, d'ulivi, di castagni e di alberi da frutto.

Il Pontefice umanista che abbiamo lasciato tra le belle cose di Pienza, così sensibile ad ogni vaghezza di natura, amava questo florido colle e negli anni suoi migliori fu più volte a Montalcino, ospite dei frati di S. Francesco.

Nei suoi *Commentari* egli lo chiama *amplum et nobile oppidum*. Un solo vescovo reggeva Pienza e Montalcino, diventata per la bolla del Papa (15 aprile 1464) città episcopale.

Oggi, privata di ogni sua antica prerogativa, Montalcino sogna il passato irrevocabile; ma le resta la gloria, indistruttibile nei secoli, d'essere stata l'ultimo baluardo della libertà contro la mano del tiranno che si stendeva per ghermirla. Nel palazzo comunale si conserva, sotto vetro e in cornice, il grande *stendardo degli esuli senesi in Montalcino*, ove son dipinti la Madonna e S. Egidio abate.

Non so staccar gli occhi, che par mi si velino di lagrime, dal drappo glorioso.

Mi valgo delle parole dello storico: « Caduta Siena nell'aprile del 1555, quando la fame e il contagio ebbero resa vana la resistenza gloriosa, moltissime famiglie senesi, per non sottostare al giogo mediceo-spagnuolo, elessero Montalcino co-

(Fot. A. Giunti)

IL PONTE SULL'ORCIA, IL MEDIEVALE *Vadus Ursus*.

(Fot. A. Giunti)

S. QUIRICO D'ORCIA – IL TORRIONE POLIGONALE DELLA PORTA DEI CAPPUCCINI.

... MONTALCINO È IN PUNTA A UNA LUNGA COLLINA ... (Fot. A. Giunti)

MONTALCINO – INGRESSO AL DUOMO (S. SALVATORE). (Fot. A. Giunti)

me ultimo rifugio di libertà, e a bandiere spiegate mossero alla volta di quest'altura, dove stabilirono quella *Repubblica di Siena in Montalcino* che, organizzata da Piero Strozzi, l'avversario dei Medici, vinto a Marciano, e sostenuta dalle armi e dal nome di Enrico II di Francia, ancor quattr'anni doveva affermare, davanti all'Italia serva, la fiera bellezza del vivere libero.

« Ma il trattato di Castel Cambresis, che poneva termine alle lunghe contese tra Francia e Spagna, lasciava la piccola Repubblica abbandonata a se stessa: onde si vide costretta ad arrendersi. Il conio della sua moneta, recante nel diritto, in giro, il motto *Libertas*, e in mezzo *Resp. Senens. in M. Ilcino* e nel rovescio la lupa, fu spezzato e il 31 luglio 1559, nella sala grande del Palazzo Comunale, Alessandro Vannocci Biringucci, ultimo Capitano del Popolo, circondato dai Magistrati di Balia e da notabili cittadini senesi, tutti vestiti a lutto, ricevè l'ambasciatore spagnuolo Guevara, firmò l'atto di capitolazione, consegnò le chiavi della città e pianse.

« Piangeva il morire della libertà d'Italia.

« Cosimo I poneva, in segno di conquista, le palle medicee sul muro della Torre di Palazzo, sulla Porta Cerbaja, sul baluardo della Rocca gloriosa ».

La Rocca è in cima al paese e sta ritta ancora, se non tutta, in parte: abbisogna però di restauri. Il tempo ogni dì ne leva un pezzettino, magari minuscolo.... Così passano e vanno in frantumi tutte le cose nostre.

Dalla Rocca parte e gira attorno un bel viale alberato che sale al Duomo e che giustamente è intitolato a Piero Strozzi. Dal parapetto si vede Siena

UNA CARATTERISTICA VIUZZA DI MONTALCINO.

(Fot. A. Giunti)

biancheggiar lontana e la Torre del Mangia nel mezzo.

Colline e vallette e castelli e chiese e boschi tutt'intorno. Per poco che uno abbia familiare la storia della regione, la fantasia gli galoppa, mentre lo sguardo spazia ammirato.

Quante vicende ha conosciuto l'uno e l'altro paese, quanti personaggi ha visto dai tempi più lontani!

Una leggenda, che può essere anche verità, narra di un esercito di Carlo Magno distrutto dalla peste. Il grande imperatore non poteva andare innanzi nè tornare indietro. Si rivolse a Dio e fece voto di erigere un monastero in onore dei Santi Antimo e Sebastiano, dei quali aveva avuto in dono da papa Adriano I insigni reliquie.

Così sorsero la celebre Abbazia e il monastero di S. Antimo, a otto chilometri da Montalcino, a cinque dalla stazione di Monte Amiata, nell'angusta valle dello Starcia. Dice lo storico di Montalcino che questo, sebbene quasi ignorato, è uno dei più insigni e ben conservati monumenti dell'architettura romanica in Italia.

Al tempo di Carlo Magno e anche dopo, gli abati dei monasteri avevano giurisdizione sui paesi intorno, e spesso portavano il titolo di conte ed erano vassalli, insomma, dell'Impero. La spada era veramente unita al pastorale.

Il monastero di S. Antimo, cresciuto in potenza e ricchezza per successive donazioni dei discendenti di Carlo Magno, estese la sua giurisdizione fino a Castiglione della Pescaja e fino al territorio pisano, e i suoi abati ebbero appunto titolo di conti e di consiglieri del Sacro Romano Impero.

L'ABBAZIA BENEDETTINA DI S. ANTIMO.

(*Fot. A. Giunti*)

Verso la fine del duecento però il monastero decadde, non solo temporalmente per il prevalere del Comune di Siena, ma anche dal lato della disciplina, finchè il papa Pio II, il quale diceva che l'ultimo abate « si sostentava col pane della miseria e con l'acqua della tribolazione », non credè opportuno di sopprimere l'Abbazia incorporandola al Vescovado di Montalcino.

I secoli fecero il resto: del monastero, nella verde e melanconica solitudine, non rimane altro che un muro e una cripta con alcune colonne; la gran chiesa, però, sussiste. Risale al XII secolo: ne fu architetto Azzone « *coenobii monachus puer huius postque decanus* ».

È costruita tutta in travertino e alabastro bianco delle vicine cave di Castelnuovo dell'Abate. Il campanile è robusto e bello, in fulvo travertino. Sul fianco esterno di sinistra son murati alcuni frammenti della chiesa primitiva.

A venti metri di distanza e non più, s'alza un casolare di contadini: dalla scaletta del quale scende una vecchia con un mazzo di chiavi e mi apre la chiesa e mi racconta la storia nel suo fiorito linguaggio. Mentre parla, i begli occhi neri, vivi e giovani le brillano tra le rughe delle gote e della fronte. È la custode del luogo e incomincia a giustificarsi del non aprire la sagristia, perchè ci son le vesti sacerdotali del prete, e costui non ha piacere... La verità è un'altra. Pare che ci sia qualche pericolo a entrar lì per salire nell'interno, in quelle che son dette le «Tribune» e che ricorrono al disopra delle navate laterali.

UNA DELLE NAVATE LATERALI DELL'ABBAZIA.

(Fot. A. Giunti)

L'interno è anch'esso tutto di travertino a riflessi d'oro, e produce un'impressione indimenticabile. La navata centrale si allunga e si eleva maestosa su colonne monolitiche.

Sei colonne intorno all'altare maggiore sorreggono l'abside, che è la parte più caratteristica di tutto il tempio. Chi si colloca nel centro di essa ha davanti a sè un giro di colonne, di finestre, di cappelle così gaio, così sereno, così luminoso, da esser costretto a domandarsi se non sia una favola la cosiddetta tenebra medievale.

La gran chiesa è vuota e nuda, se ne togli un grande crocifisso di legno del secolo XIII, una tavola del XIV che raffigura Cristo in croce fra S. Antimo e S. Sebastiano, e due Santi affrescati da Spinello Aretino.

Sui gradini dell'Abbazia, sopra un collicello, si alza il villaggio di Castelnuovo dell'Abate, edificato appunto dai monaci e che ad essi apparteneva.

Nel secolo XIV il vescovo di Montalcino, Fabio de' Vecchi, vi costruì una villa per sè e per i successori (oh! non era meglio restar lassù, nella deliziosa Montalcino?).

Quando Siena si fece padrona della regione, cinse il villaggio di mura che non ci sono più.

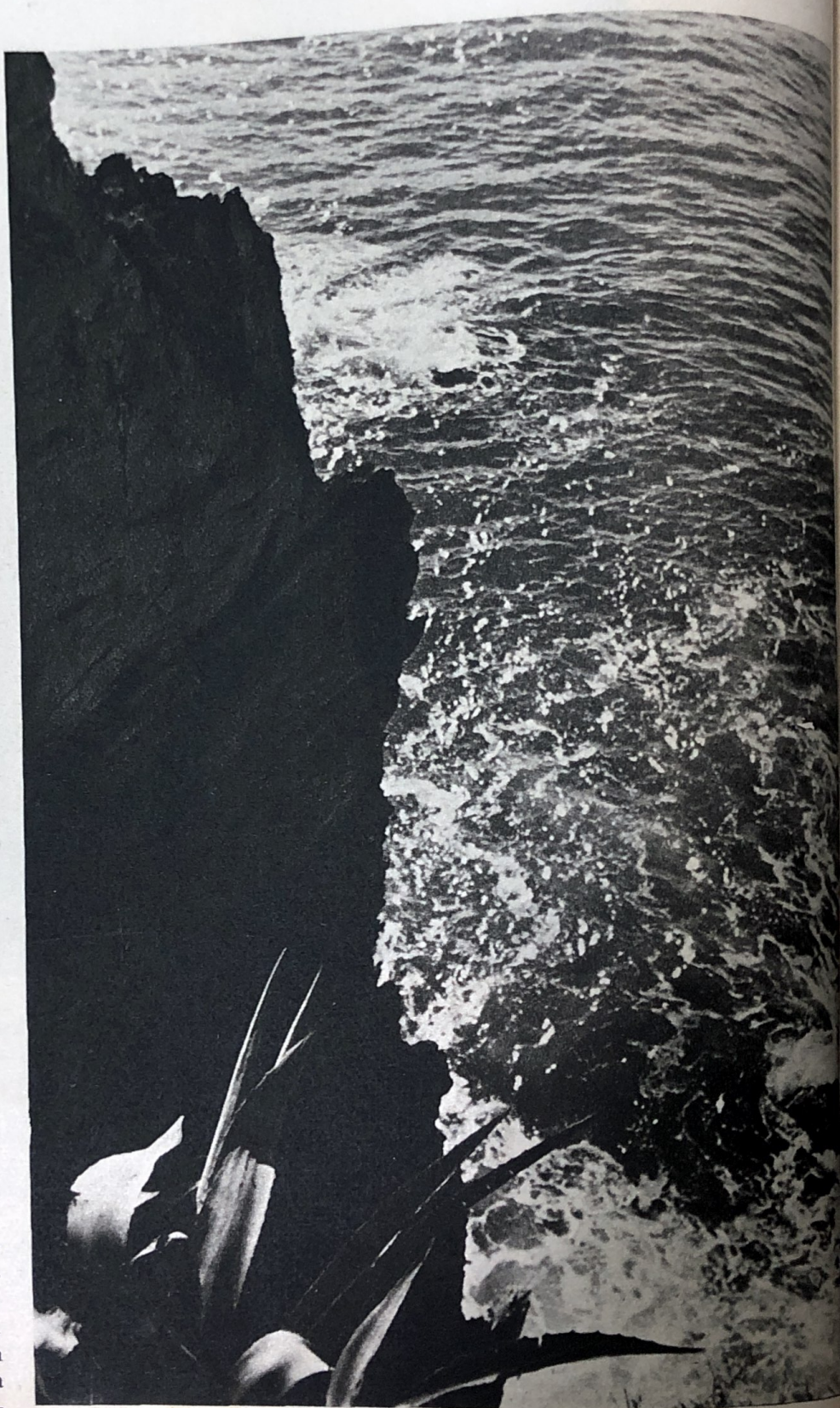
C'è bensì ancora l'Orcia, poco lontana, che volge da secoli il suo flutto ora lento, ora impetuoso... La natura sembra eterna a noi piccoli uomini, la cui vita è veramente un baleno.

RICCARDO BALSAMO-CRIVELLI

A GUARDIA DI DUE MARI

In quella specie d'istmo roccioso alto scosceso, ove la penisola di Portofino s'inserta al monte, v'ha una piccola chiesa dedicata a San Giorgio dai tempi della prima Crociata. Sta lassù, bianca e serena, a guardare i due mari: il mare sconfinato e periglioso, insidiato – ove la rupe s'inabissa – dai voraci verdoni, e il placido mare chiuso nel Porto dei Delfini. Quivi l'acqua s'insinua nell'ansa profonda, lambe le case del borgo pittoresco, ove la bellezza e la pace si fondono in perfetta armonia. Il piccolo porto, ricetto di panfilî da crociera e da corsa, animato di gusci da svago e di barche pescherecce, persuade al quieto vivere felice.

Pare quasi impossibile che un breve istmo separi così nettamente i due opposti destini degli uomini: il rischio e la pace; e che basti doppiare uno sprone roccioso per passare, in pochi minuti, dalla faticata immensità degli spazi contesi, alla tranquilla intimità raccolta tra dolci monti ammantati di pini e d'ulivi, rallegrata da tante case e ville e bei giardini fioriti.

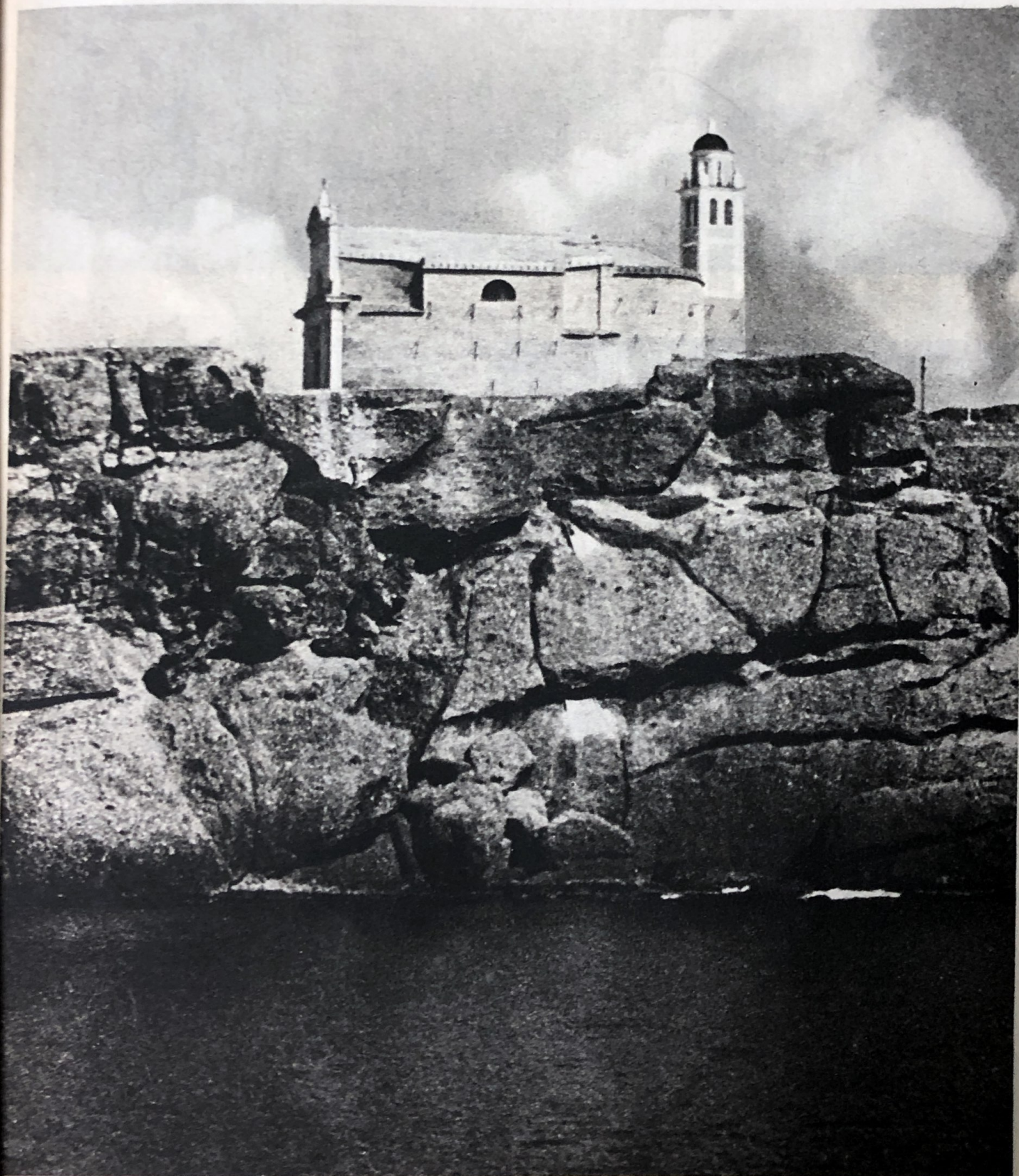
La chiesetta di San Giorgio sta lassù, da secoli, a dominare le due mete, i due destini umani, e serba un rito che credo sia unico al mondo: prima di partire per lunghi viaggi, i marinai di Portofino vogliono essere benedetti da San Giorgio. La campanella della chiesa suona a raccolta, invita i fedeli a salire

... IL MARE SCONFINATO E PERIGLIOSO, INSIDIATO – OVE LA RUPE S'INABISSA ... (*Fot. S. Bricar*

sull'istmo scosceso. Il sacerdote trae dalla cripta l'urna contenente le reliquie del Santo, la pone sull'altare e, vestito dei sacri paramenti, intona l'inno del Martire Soldato: «*Deus, tuorum militum*». Quindi, reggendo alta tra le mani l'urna delle reliquie, esce sul sagrato, traccia con l'urna stessa un grande segno di croce verso il mare aperto, traccia un altro segno di croce verso il mare chiuso, benedice l'orizzonte che il marinaio sta per tentare e benedice il piccolo porto ove il marinaio vorrà un giorno tornare, santifica l'audacia e la pace, la fatica e il riposo, la conquista e la casa, l'ignoto e la certezza.

Questo rito è antichissimo; risale, come dissi, al tempo delle Crociate.

Le popolazioni del litorale genovese furono tra le prime a partecipare, numerosissime, alle Crociate, tantochè si leggeva sulla pietra del Santo Sepolcro la frase *præpotens Genuentium præsidium*, a testimoniare quanto preponderante fosse la falange dei Crociati liguri.

I Portofinesi, gente tutta data alla marina e che nell'arte del navigare, come nella fede in Cristo, a nessuna è seconda, fornirono alla Repubblica li-

... LA CHIESETTA DI SAN GIORGIO STA LASSÙ, DA SECOLI, A DOMINARE LE DUE METE, I DUE DESTINI UMANI ... (*Fot. S. Bricarelli*)

... E IL PLACIDO MARE CHIUSO NEL PORTO DEI DELFINI ...

... IL PICCOLO PORTO ANIMATO DI GUSCI DA SVAGO ... (Fot. S. Bricarelli)

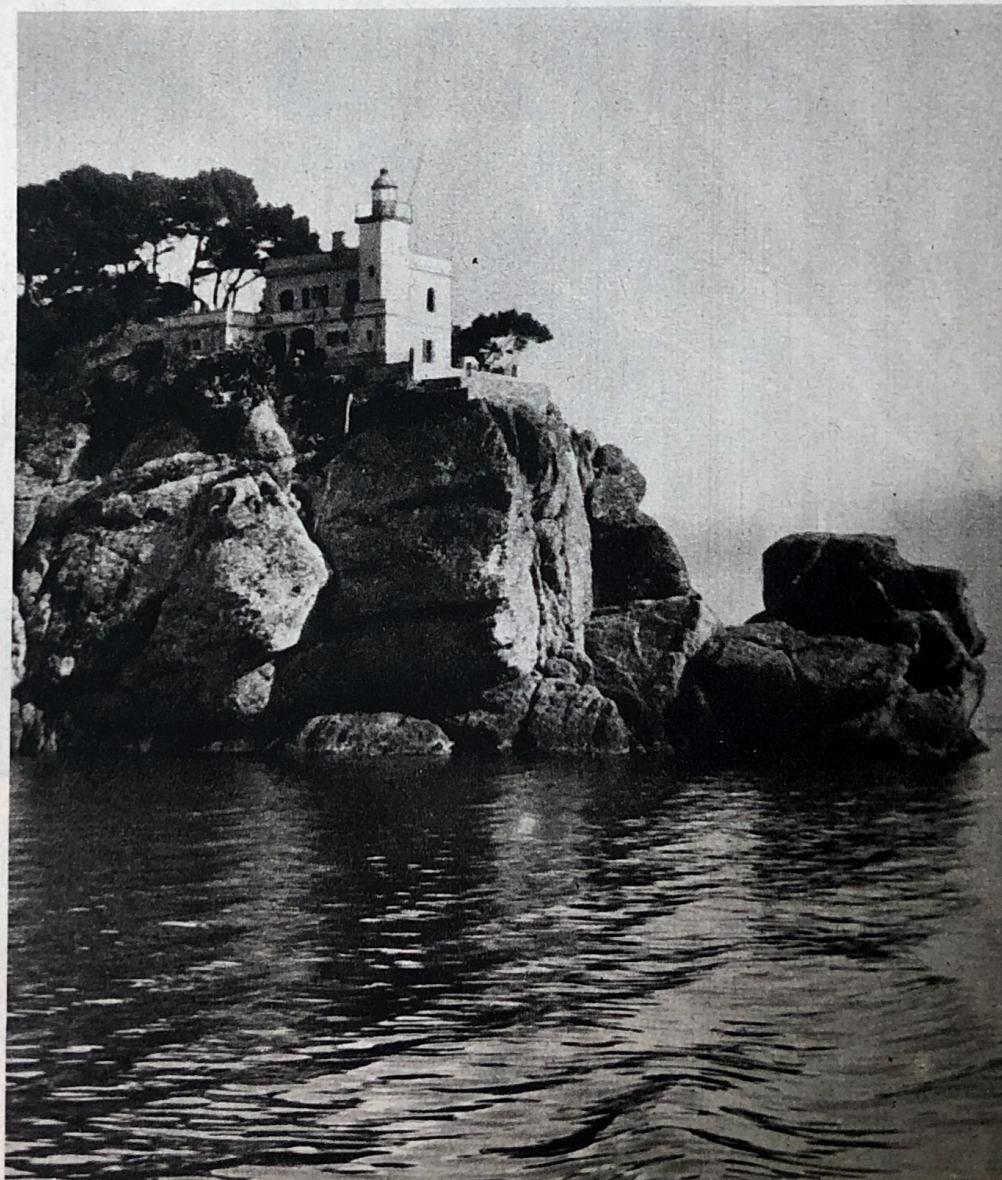
gure marinai e capitani eroi
per le galee di Terrasanta. D
là essi portarono in patria l
maggior parte del corpo d
San Giorgio, il Martire So
dato fatto decapitare da Dio
cleziano in Nicomedia; consi
derato fin da que' tempi com
il prototipo della sanità sp
rituale *in corpore sano*; milit
di Roma e milite di Cristo
cavaliere di Dio; uccisore de
drago; simbolo d'audacia e d
giustizia, di forza e di pu
rezza; armato di lancia, d
spada e di teologali virtù.

Il culto di San Giorgi
nell'epoca barbarica e poi n
medioevo, si diffuse in tut
la cristianità; le reliquie de
l'Eroe Purissimo, dissepolte
Giaffa, furono contese in tut
l'orbe cattolico. Parte del cap
la punta della lancia e
brandello della bandiera ve
nero traslate da San Zacca
papa nella chiesa di San Gi
gio in Velabro a Roma;
tra parte del capo fu
Veneziani trasferita dall'is
Egina al monastero di S
Giorgio Maggiore in Vene
(i Veneziani posseggono p
una parte di un braccio t
sportata nella loro città
monastero di San Giorgio
Flore in Calabria); parte

... LA FATICATA IMMENSITÀ DEGLI SPAZI CONTESI ... (Fot. S. Bricarelli)

tevole d'un osso mascellare fu di Terrasanta recato in Brabanzia nel 1608; San Germano vescovo di Parigi, tornando da Gerusalemme, portò una mano di San Giorgio, datagli dall'imperatore Giustiniano, e la collocò nella chiesa di San Vincenzo. Genova serba del suo Santo Patrono, nella chiesa ad esso intitolata, parte delle braccia e, nella cattedrale, parte d'una gamba e un piede chiusi in una statua d'argento.

Ma la maggior parte delle ossa che composero lo scheletro di San Giorgio sono, dal secolo undecimo, custodite sul monte di Portofino, a guardia dei due mari.

La chiesa è umile, quasi disadorna. Nella sagrestia, inevitabilmente deturpata dalla salsedine (in tempi di gravi procelle il mare sale fino a buttar spruzzi d'ondate entro i finestruoli) un'antica lapide ricorda come ivi giacciano le ossa dei Crocesignati che nel secolo undecimo resero alto onore al loro paese trasportando dalla Palestina le reliquie di San Giorgio. (*Crucesignatorum Delphini Portus – qui sæculo XI – e Palestina*

IL FARO DI PORTOFINO. (Fot. S. Bricarelli)

(Fot. S. Bricar

transvectis – Georgii M. Cappadocensis reliquiis – patriam ditavere – hic ossa quiescunt).

Un'altra lapide, murata nella chiesa, attesta come la maggior parte del corpo del Santo sia ivi conservata e come la cappella primitiva sia stata rifatta nel 1154 dai pescatori di corallo del mare portofinese.

Le reliquie giacciono in un sacrario scavato nella pietra che è sotto l'altare. Quattro chiavistelli d'antichissima foggia, formanti una rozza croce, tengono chiuso il pesante coperchio; alzato questo, appare una cassetta rettangolare di velluto azzurro ricamato in argento, il cui vetro soprastante è fermato da due nastri rossi incrociati, fissati ai bordi della cassetta coi sigilli dei vescovi che autenti rono le reliquie di S. Giorgio.

È questa la cassetta che benedice i navigatori Portofino; l'urna miracolosa cui, da quasi duem anni, vengono rivolti i voti di migliaia e miglia marinai in pericolo su tutti i mari del mondo il reliquiario prezioso che salvò i Portofinesi pestilenze e carestie, come si legge nelle epig murate nel Santuario e nelle carte chiuse in teca serbata sotto l'urna nel cavo della roccia

I salvati dalla peste del 1656 istituirono una rimonia religiosa (approvata con breve di Pio V quanto mai pittoresca. La seconda domenica di

...SOTTO I PORTICI DELLA PIAZZA ... OVE IL MARINAIO VORRÀ UN GIORNO RITORNARE...

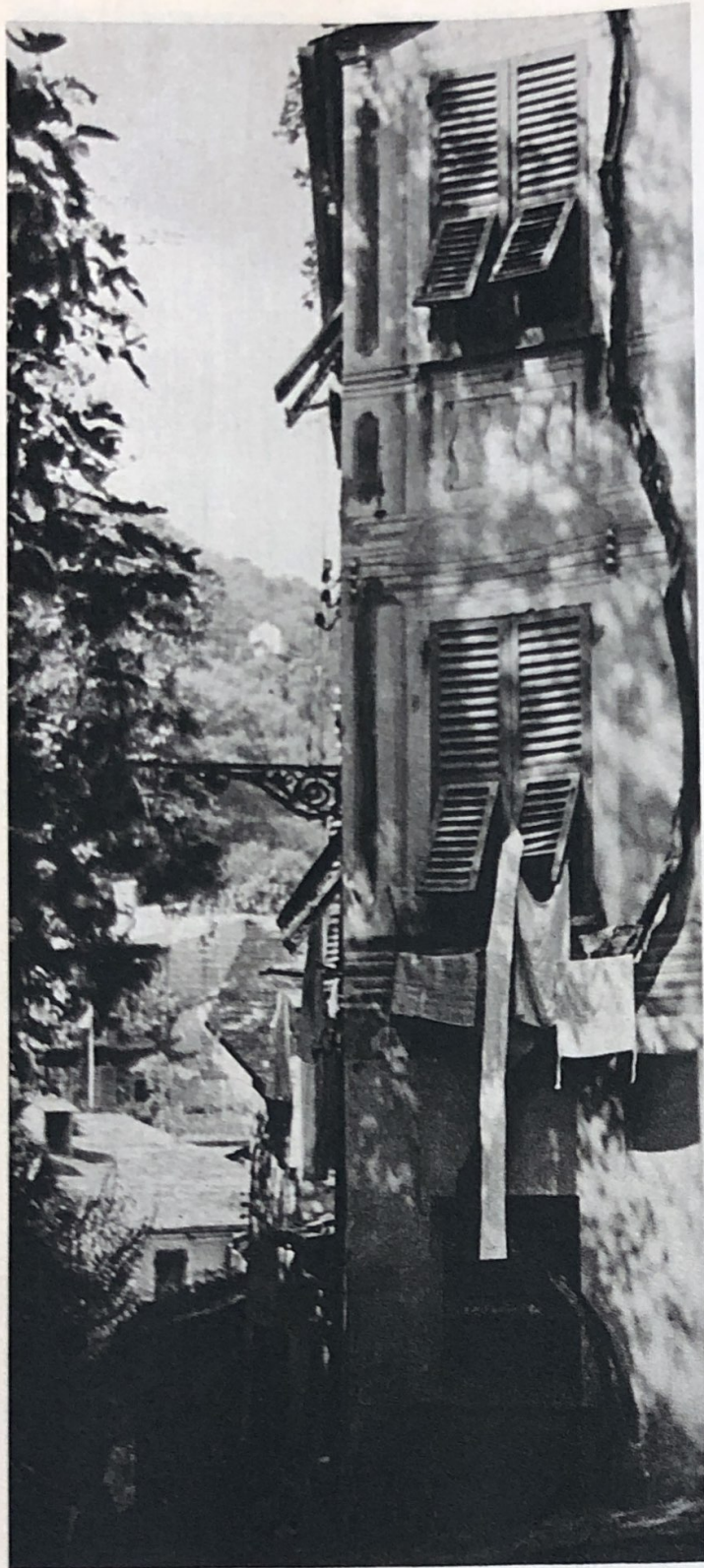
(Fot. S. Bricarelli)

glio, gli uomini del paese, a piedi scalzi, salgono al Santuario, ove il sacerdote espone il reliquiario e intona una preghiera, che il popolo canta in coro. Si forma quindi una processione che, discesa giù dal monte, si reca alla chiesa parrocchiale di Portofino, per i Vespri; quindi la processione percorre la via del mare lungo tutto il porto e risale al Santuario per viuzze anguste e pittoresche; le reliquie vengono allora richiuse sotto l'altare.

Il corteo della gente marinara e soprattutto degli uomini dalle caratteristiche facce abbronzate, scalzi pei sentieri del colle e lungo le calate ingombre di reti e di sartie, il corteo che segue i gonfaloni storici, le enormi croci nere, il sacerdote in rossa mozzetta e il reliquiario alto sul porta-reliquie dorato, pesantissimo, recato a braccia da quattro portatori in cappa bianca, ha il fascino d'una mirabile composizione artistica, quale può essere pensata e rappresentata da un popolo di fede e di fantasia, capace di solennizzare le feste del suo spirito soltanto con forme di bellezza.

Come vorrei che un giorno si scrivesse un libro sui riti popolari in Italia! Ogni regione, quasi ogni borgo ne è ricco; ed è soprattutto per questi riti che sopravvive in forma evidente, ovunque bella, sempre artistica anche nelle sue più ingenue espres-

... RISALE AL SANTUARIO PER VIUZZE ANGUSTE E PITTORESCHE ...

(*Fot. S. Bricar*

sioni, la storia delle nostre virtù religiose e civili, attraverso i tanti secoli della italica gloria.

Sul sagrato di San Giorgio a Portofino, lassù sulla roccia che divide due mari, fino al 1860, ogni cinque anni il popolo usava anche celebrare una sacra rappresentazione intorno al martirio del suo Santo Protettore. Ho letto questa che l'autore-poeta – tale Giuseppe Puccio da Chiavari – ha definito « tragedia » ed ha come personaggi nientemeno che l'imperatore Diocleziano, la sua consorte imperatrice Alessandra, San Giorgio, Maghi, Sacerdoti della Palestina e Angeli del Paradiso. Penso che non varrebbe la pena di ripristinare un tale « spettacolo all'aperto », dal momento che il popolo, supremo buongustaio, ha creduto di metterlo in disus No: sul sagrato di San Giorgio meglio giova sali e soffermarsi in solitudine, cercare in noi stessi rapporto fra l'orizzonte che sconfina sul mare e nostro spirito rinnovato. Noi Italiani d'oggi sia gente che ancora vuole « vivere pericolosamente non dissimili, per razza e per destino, da quei vigatori che nei tempi delle nostre migliori fort cercarono la gloria in lontanissimi lidi. L'inquie dine operosa è lievito di potenza; e v'ha pure Santo Soldato che la benedice. Benedica Egli an i voti del ritorno; secondo il rito in uso da se a Portofino, gemma del mare italico.

SALVATOR GOTT

ROMA – IL FATICOSISSIMO TROTTO DEI CAVALLI TREBBIATORI AFFONDA NELL'ORO DELLE SPIGHE MIETUTE ... *(Fot. H. Körte)*

LE NUOVE OPERE DELLA C.T.I.

IL VOLTO AGRICOLO DELL'ITALIA

Dove eravamo rimasti? Ecco, l'anno scorso, appunto di questi giorni o poco prima, ci eravamo fermati a Siena. Il viaggio era durato un pezzo per girar Piemonte, Liguria, Lombardia, e Tre Venezie, l'Emilia, la Toscana; per assistere ai grandiosi spettacoli alpini e alle leggiadre scene delle spiagge dell'uno e dell'altro mare; per visitare magazzini imponenti, scuole di viticoltura e istituti agrari e forestali, grandi allevamenti zootecnici e latterie cooperative, stabilimenti da primato nazionale ed europeo, frutteti e stalle modello, stazioni sperimentali fornite della più moderna attrezzatura, cosicchè alla fine per riposare gli occhi e la mente e il cuore una tregua era stata necessaria. Ci eravamo fermati a Siena – luogo ameno, gradevole invito alla sosta – e in un'accogliente osteria della Malafrasca avevamo dato fondo a un fiasco del più classico, del più storico, del più blasonato purissimo Chianti, che « bacia, lecca, morde e picca e punge... ». Beatissimo riposo.

Ma la nostra guida, il senatore Arturo Marescalchi, è uomo impaziente di soste, che ha l'abitudine di non fermarsi mai sulle posizioni conquistate, sempre in movimento, sempre in azione: cavaliere errante innamoratissimo di questa Dulcinea ch'è l'Italia agricola. A Siena, dopo il breve respiro, egli ci ha ripresi per condurci di provincia in provincia traverso l'altra parte della Penisola e le due grandi Isole. Viaggio anche più lungo del primo, e vario e non sempre facile, chè mentre lì si andava sempre in treno o in comodissima corriera, qui spesso per non perder tempo s'è dovuto prendere i sentieri e affidarsi alle proprie gambe, sotto la canicola del Tavoliere o la tormenta dell'Appennino abruzzese.

Viaggio comunque piacevolissimo, che ci ha serbato molte sorprese, che ci ha rivelato i più magici segreti vegetali, che tutto un mondo ci ha rivelato di opere, usi e tradizioni rustiche. Non abbiamo visto la solennità degli scenari della Val d'Aosta e

FROSINONE — L'INDUSTRIA DELLE PECORE IN QUESTA PROVINCIA OFFRE IL REDDITO DELLA LANA IN RAGIONE DI DUE CHILI E MEZZO PER CAPO.

CHIETI – SUADENTE POESIA DI UNA CASA RURALE CHIETINA NEL MITE CLIMA FRA MARE E COLLE. *(Fot. B. Stefani)*

delle Dolomiti, la pingue solida opulenza della pianura del Po, la grazia azzimata e civettona della Riviera ligure? C'è toccato più di una volta traversare terreni aridi, bruciati, ancora incolti, petraie carsiche, lande sterili che aspettano l'imminente opera della bonifica, altre plaghe presumibilmente feconde ma non ancora esplorate e coltivate con mezzi adeguati alla bisogna. Ma quanto fervore di rinnovamento e di esperimento abbiamo anche veduto in quelle province specialmente meridionali che un tempo parevano pigre e sonnolente, risvegliate ora dalla diana delle strade, dei ponti e degli acquedotti; quanto progresso di mezzi meccanici nelle coltivazioni sino a pochi anni addietro affidate solo alle braccia dell'uomo e al giogo dei buoi; quanta aggraziata civiltà di costumi in terre che una cattiva letteratura ci diceva abbandonate all'ignoranza e all'abbrutimento; quanta incantevole bellezza di paesaggi, quanta ricchezza di prodotti attuale e avvenire!

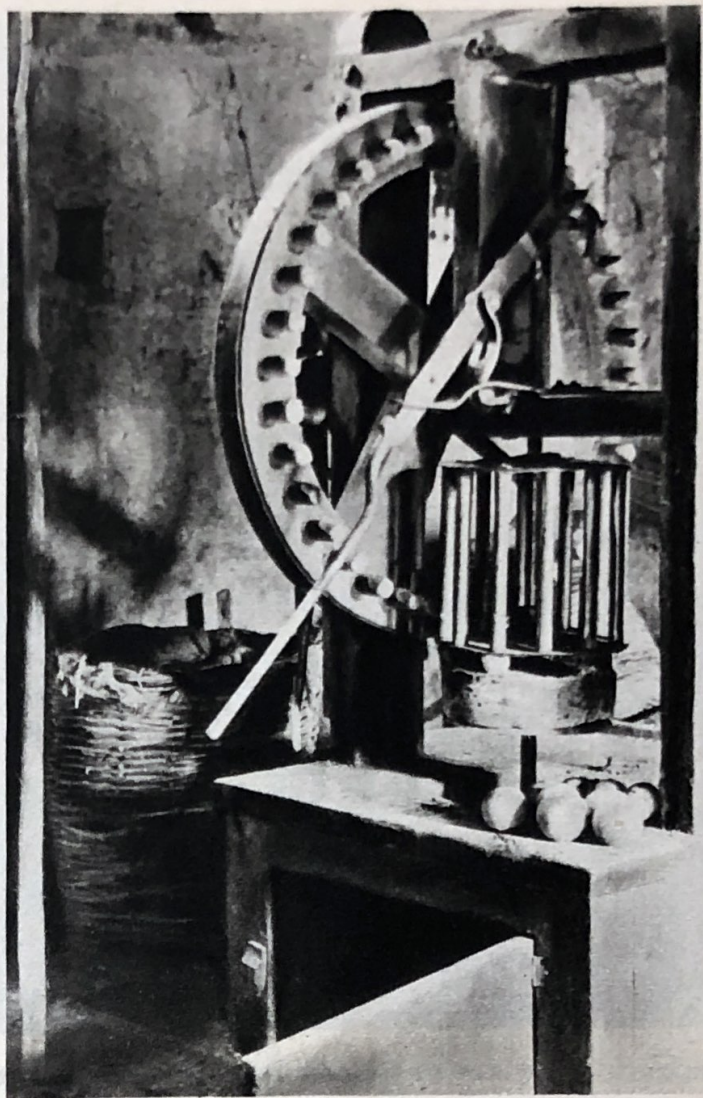
Ecco l'altra parte del *Volto agricolo dell'Italia*, la parte meno nota, la parte meno adorna dai vezzi e dai belletti della moda, diciamo pure la parte più sofferente e affaticata. Tanto più è meritoria l'opera del Marescalchi, che ce ne rivela, con amore e intelligenza, ogni tratto, ogni segno caratteristico, tutti i sogni e tutti i bisogni. In questo secondo volume dell'opera sua fondamentale (circa 550 pagine con oltre 700 illustrazioni) le opere e i giorni della vita agraria del Paese, dalla trasversale Siena-Ancona sino alle punte estreme del Capo Spartivento e di Santa Maria di Leuca, e in Sicilia e in Sardegna, trovano un'esposizione chiara, esatta, scrupolosissima, una ricca illustrazione di fotografie quanto mai attraenti.

Bellissima è la nostra terra del centro e del sud, belle e pittoresche e misteriose sono le due grandi isole, con i generosi o amabili vini di Lecce, di Trapani e di Nuoro, di Frascati e di Orvieto, di Capri e di Sansevero, con gli olivi immensi e i saporosi olî di Bari e di Reggio, con gli sterminati campi frumentari di Foggia, con gli odorosi boschetti di aranci e di bergamotti lungo il litorale dell'Ionio, con le sue mandre di pecore e magari di capre, con i suoi orti che sui mercati del Nord, sitibondi di verdura, rovesciano ogni anno tonnellate di finocchi, di sedani, di carciofi, di conserve alimentari; con le siepi africane dei suoi fichidindia spinosi, delle sue agavi fiorite a candelabro.

Contro lo sfondo del cielo infuocato stanno i ruderi millenari, su cui emergono i templi di Pesto e di Selinunte, le colonne mozze di Metaponto, gli

NAPOLI — IN ARMONIA CON LA MERAVIGLIOSA NATURA FIORISCE LA GIOVINEZZA.

(Fot. H.

REGGIO CALABRIA – TIPICA BELLEZZA CALABRESE. *(Fot. Körte)*

MACCHINA PER ESTRARRE L'ESSENZA DI BERGAMOTTO. *(Fot. Körte)*

anfiteatri, le città dissepolte, scenario unico al mondo. E intorno a tanta storia si accampa una vegetazione ora profonda e quasi primitiva, come nelle boscaglie della Sila e nella foresta di Terracina, ora amena e gentilissima, come nella Conca d'oro, nella costiera d'Amalfi, nel golfo di Napoli, nel Gargano: palme, zagare fragranti, mandorli in fiore. Le ville di Roma e del suo agro son monumenti. Littoria è la provincia nuova, un miracolo di lavoro umano e di umana ricchezza, per volontà di Mussolini sorto dal caos della palude e della febbre.

Ma questo è l'insieme del quadro, visto a grandi masse, come ognuno può vederlo da sè e non dovrebbe essere più ignoto a nessuno. Dove specialmente riesce istruttiva e suggestiva la guida sapiente di Arturo Marescalchi è nella copia, nella minuzia, nell'esattezza dei particolari che in ogni chilometro quadrato di terreno egli vede e nota e addita. Particolari sempre documentatissimi. Particolari di notizie rare, di curiosità gustose, di statistiche aggiornate, che servono appunto a conferire alle masse del quadro, di per sè un po' statiche, movimento ed espressione. Sta affacciato egli al finestrino del treno o si ferma al paracarro di una

ENNA – LIETA POESIA DI CANDIDE COROLLE CONTRO IL CIELO ARDENTE DI QUESTA FECONDISSIMA TERRA. *(Arch. fot. C. T. I.)*

(Fot. Trimb

MILAZZO – LA RACCOLTA DEI GELSOMINI PER L'ESTRAZIONE DELLA PREZIOSA ESSENZA.

strada, al varco di una callaia, e ci fa vedere, poniamo, il pomodoro primaticcio di Francavilla d'Abruzzo o i cavolfiori di Pesaro, le vaste coltivazioni di cotone di Gela, in provincia di Caltanissetta, o i mandorleti di Bari che da soli dànno un terzo del prodotto nazionale, il tabacco che a Lecce ha arricchito tutta una provincia, le noci rinomatissime di Sorrento. Infine le rarità della fauna e della flora: i quattromila bufali di Capua e i radi ma non scomparsi orsi bruni del Gran Sasso, il frassino da manna di Palermo e la liquirizia di Cosenza, lo zafferano di Aquila, il tartufo nero di Norcia, l'anice di Ascoli Piceno che alimenta rinomate fabbriche di liquori, le colture floreali da essenze – rose, tuberose, gelsomini, gerani, gaggie, coriandoli – della provincia di Reggio; un'infinita e svariatissima serie di manifestazioni della vita vegetale e animale, che questa terra benedetta, il sole di Dio e la indomita fatica degli uomini donano all'Italia.

Ecco il volto agricolo d'Italia, il volto antico e nuovo, affaticato da tanto calpestìo di barbari cavalli e da tanto sfruttamento di barbari coloni, ma ringiovanito ora mirabilmente dall'amore degli uomini di buona volontà. Il volto agricolo d'Italia è anche il cuore d'Italia.

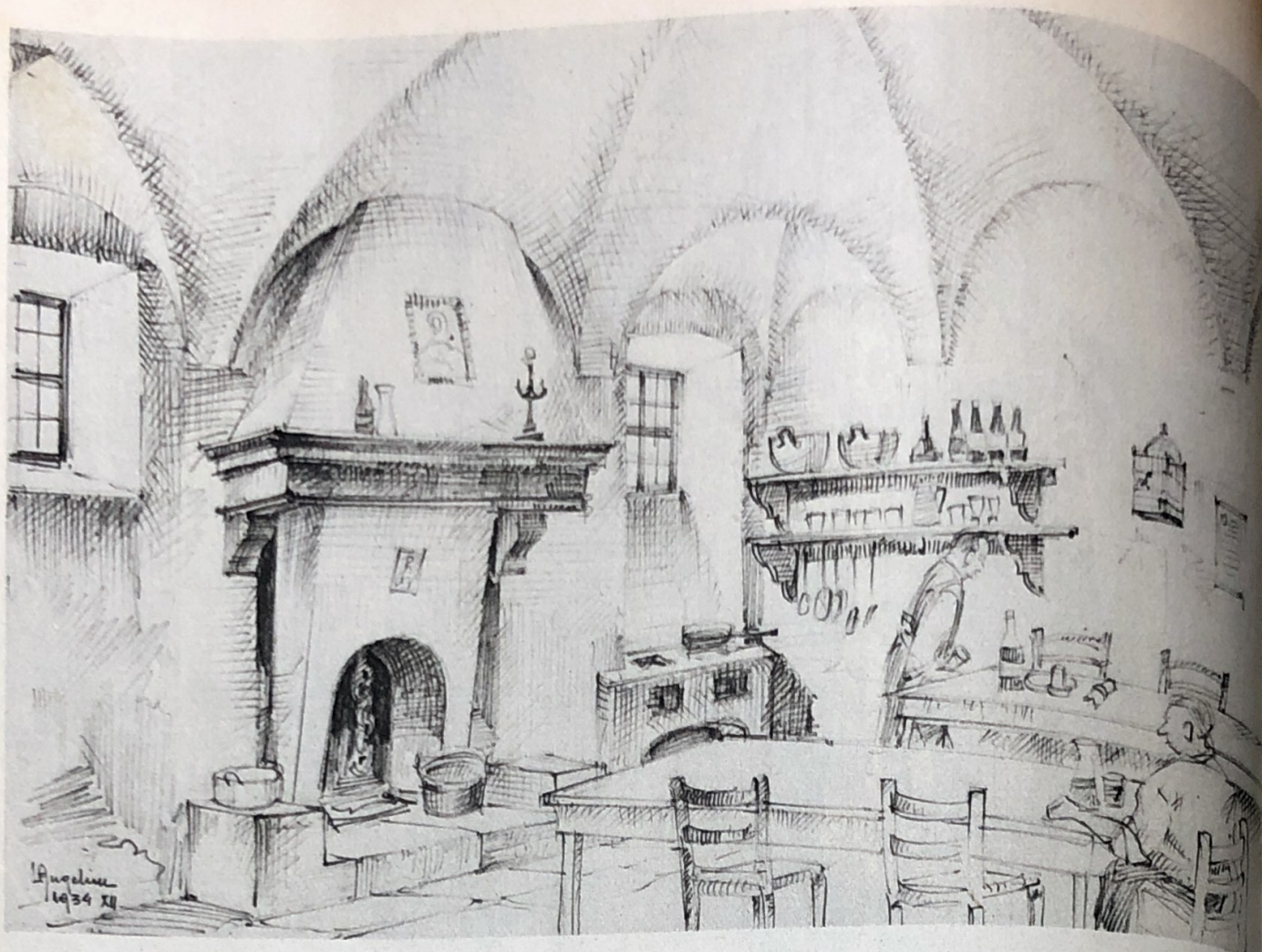
RUSTICO

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA (C. Italia, 10 - Milano)
Il volto agricolo dell'Italia. Testo di Arturo Marescalchi
Il primo volume, di 764 pagine in grande formato cm. 25 × 34 — con oltre 1250 illustrazioni, molte delle qu a tutta pagina, in elegantissima rilegatura in tela grigia c fregi in verde smeraldo e argento, risguardi appositame litografati, astuccio-custodia, ecc., comprende la descrizio l'illustrazione delle seguenti 52 Provincie: Alessandria e A Aosta - Arezzo - Belluno - Bergamo - Bologna - Bolza Brescia - Como - Cremona - Cuneo - Ferrara - Firen Fiume - Forlì - Genova - Gorizia - Grosseto - Imperia - Spezia - Livorno - Lucca - Mantova - Massa - Milano - M dena - Novara - Padova - Parma - Pavia - Piacenza - Pi Pistoia - Pola - Ravenna - Reggio Emilia - Rovigo - Savo Sondrio e la Valtellina - Siena - Torino - Trento - Trevi Trieste - Udine - Varese - Venezia - Vercelli - Verona - V cenza - Zara.

Il secondo volume (di 534 pagine, con oltre 700 illustraz nell'identico formato e nella stessa rilegatura del vol. I) co prende la descrizione e l'illustrazione delle seguenti Provin Agrigento - Ancona - Aquila degli Abruzzi - Ascoli Piceno Avellino - Bari - Benevento - Brindisi - Cagliari - Caltan setta - Campobasso - Catania - Catanzaro - Chieti - Cose - Enna - Foggia - Frosinone - Lecce - Littoria - Macerata Matera - Messina - Napoli - Nuoro - Palermo - Perugia Pesaro - Pescara - Potenza - Ragusa - Reggio di Calabria Rieti - Roma - Salerno - Sassari - Siracusa - Taranto - T ramo - Terni - Trapani - Viterbo.

Nonostante il lusso dell'edizione, l'opera è in vendita ad prezzo di assoluto favore, e cioè, per ciascuno dei due volu L. 40 alla Sede; L. 45 in Italia, Impero e Colonie; L. 40, p le spese postali all'Estero. Per l'opera completa: L. 80 a Sede; L. 88 in Italia, Impero e Colonie; L. 80, più le spe postali, all'Estero.

NUORO – L'ANTICA CARATTERISTICA MACINA DEL GRANO, TUTTORA IN USO NEL NUORESE, AZIONATA DALL'ASINELLO BENDATO. *(Fot. H. Körte)*

LE DONNE SARDE INTRECCIANO STELI DI ASFODELO, FOGGIANDO CESTINI CHE SONO TALORA VERE OPERE D'ARTE. *(Fot. H. Körte)*

INTERNO DI OSTERIA DELLA PIANURA BERGAMASCA. (Disegno di L. Angeli...

VECCHIA OSTERIA OASI DEL TURISMO

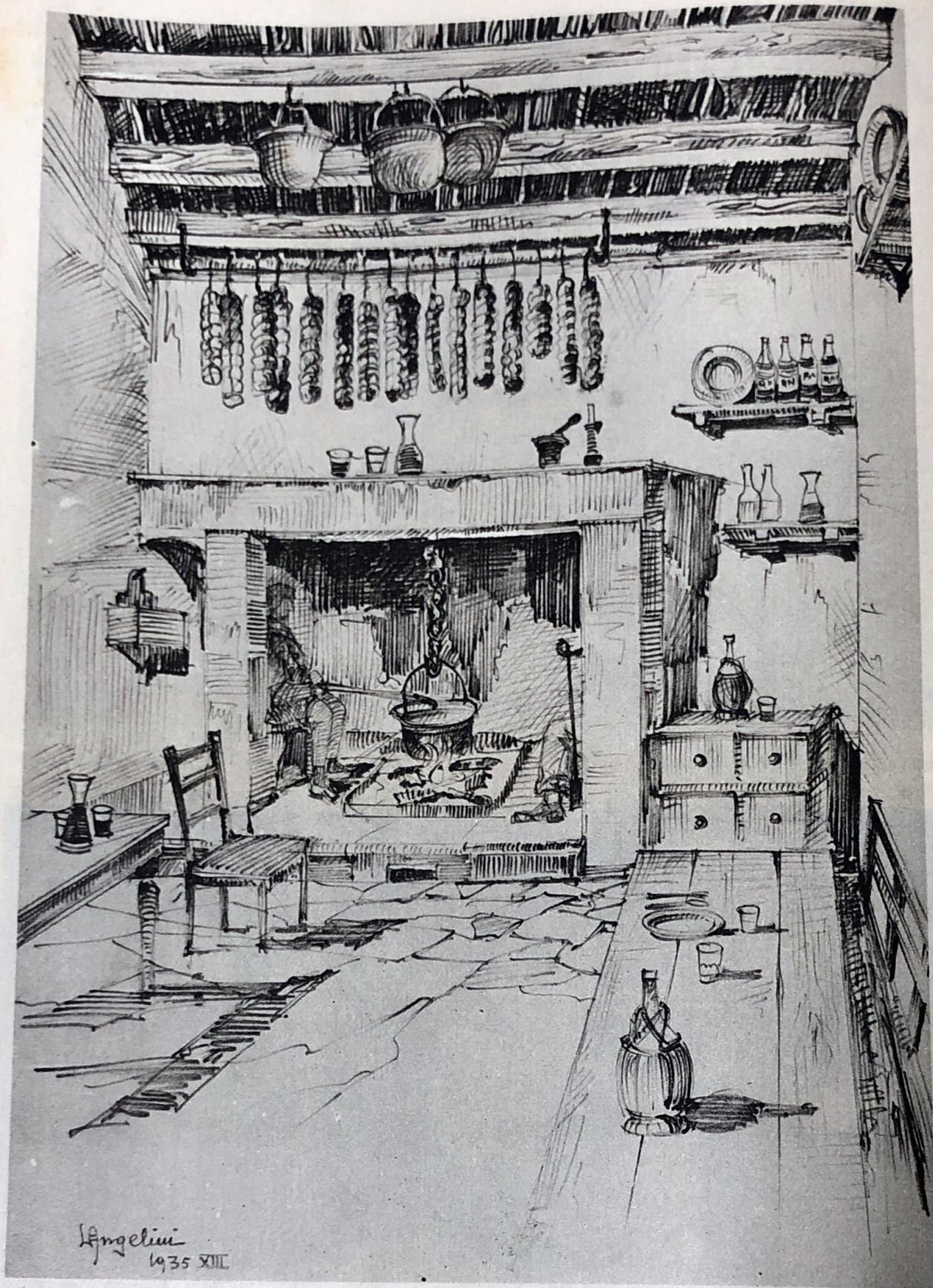
Qualche anno fa un animoso e geniale Bresciano, l'on. Giarratana, aveva indetto una specie di concorso per la rinascita della buona osteria italiana. Il tema era degno d'onore. Risuscitare la vecchia, pulita e bella osteria d'un tempo, piena dell'antica e intima aria patriarcale, era un gesto non solo di buon gusto, ma anche di sana italianità. L'osteria con la ridente padrona davanti ai fornelli, l'osteria dove la sosta diventa dolce e pigra, e il mangiare vi è semplice e grato, onesto al par del vino; l'osteria dove ogni cosa abbia odor *de casa soa* (come direbbe Goldoni), l'osteria allegra ma non rumorosa, chiara e non torbida, ciarliera e non urlante, degna insomma d'esser dipinta da un Jan Steen oste e pittore, e d'essere frequentata da un Goethe o da un Lutero, per citar due soli fra i più illustri avventori di un tal genere di esercizio, l'osteria siffatta è una tradizione tutta italiana, e il farla rinascere è, o sarebbe, una delle migliori attrattive e delle più gaie seduzioni turistiche del nostro paese.

Se appena pensiamo, infatti, ad una delle *Elegie Romane* del grande cantore di Faust, ecco che noi vediamo la scena dell'Osteria della Campana, condotta dalla bella Faustina. Goethe con alcuni ami... seduti intorno ad una tavola, e di fronte al poe... la giocondissima padrona, di lui divenuta più ... amica. Faustina, mescendo, spande un po' di vin... L'ha fatto apposta. Ella intinge il dito nella ma... chia e scrive sul marmo due *effe*. Sono le inizi... del loro nome, giacchè, come è noto, Goethe viag... giava in Italia sotto lo pseudonimo di Filippo Mille... Vicino alle iniziali la bella donna scrive anche ... numero: la quarta di notte, cioè le dieci di se... l'ora del convegno.

Getteremo via noi la cornice d'un simile quad... romantico? È il quadro tipico della vecchia oster... italiana, quella che ha cominciato a nascere d... tempo immemorabile, quella frequentata da Oraz... e quella dove anche Catullo conduceva la propr... fanciulla quando cantava: « *Bona atque magna com... non sine candida puella...* ». Quella che gli studen... di tutto il mondo (l'unico paese dove si pote... studiare e imparare nel Medio Evo era l'Italia) em... pivano di canti e di ogni allegria possibile e im... possibile, adottando il famoso motto: « *Meum e... propositum in taberna mori* ». No: questa osteri... quasi un monumento nazionale ed è ancora ...

... È IL QUADRO TIPICO DELLA VECCHIA OSTERIA ITALIANA ... (*Disegno di L. Angelini*)

INTERNO DI OSTERIA DELL'ALTO ADIGE. (*Fot. G. Galimberti*)

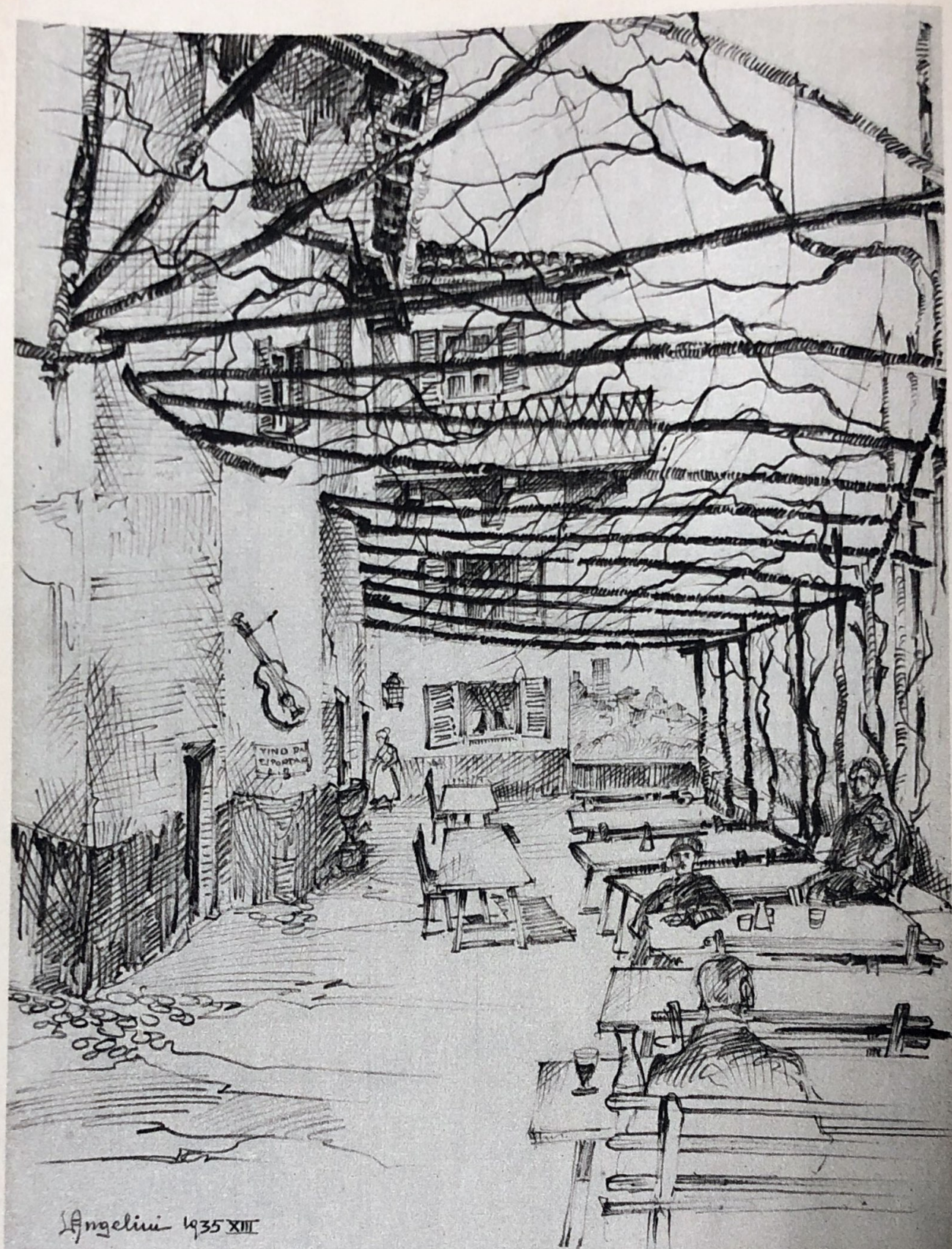
... L'OSTERIA DOVE OGNI COSA ABBIA odor de casa soa ...

(Disegno di L. Angel...)

Italia una cosa vivente, che bisogna andar a cercare con pazienza e con fede, sicuri del premio che alla fede e alla pazienza sempre si addicono. Ancora ne esistono in molti luoghi del nostro bel paese, dove i vini hanno un loro Almanacco di Gotha, tanto discendono da rami nobilissimi e autentici. Esistono e resistono vigorose perchè nate sui ceppi delle vecchie strade, al luogo di posta dei cavalli d'un tempo, e sanno riavere all'occasione la loro clientela varia, pittoresca, geniale, le loro tavole fragranti e quel senso di intimità che chiama a raccolta. Chiedete ad un vero artista, poeta o musico che sia, pittore o scultore, o a persona di gusto fine e indipendente, se mai egli sosta in uno di quegli alberghi dove sotto le arcane parole di un diffuso *menù* si promettono misteriose pietanze e tenebrosi intingoli, o se non preferisce invece la rubiconda osteria dove tortellini o tagliatelle ... fane, in brodo di cappone, ed un lesso o cotechino su di un letto di amare radici condite di olio ... rissimo costituiscono le gagliarde fondamenta di ... gastronomica giornata.

Perchè l'osteria è tutt'altra cosa del ristorante ... sarebbe più benemerenza, oggi, per la riaper...

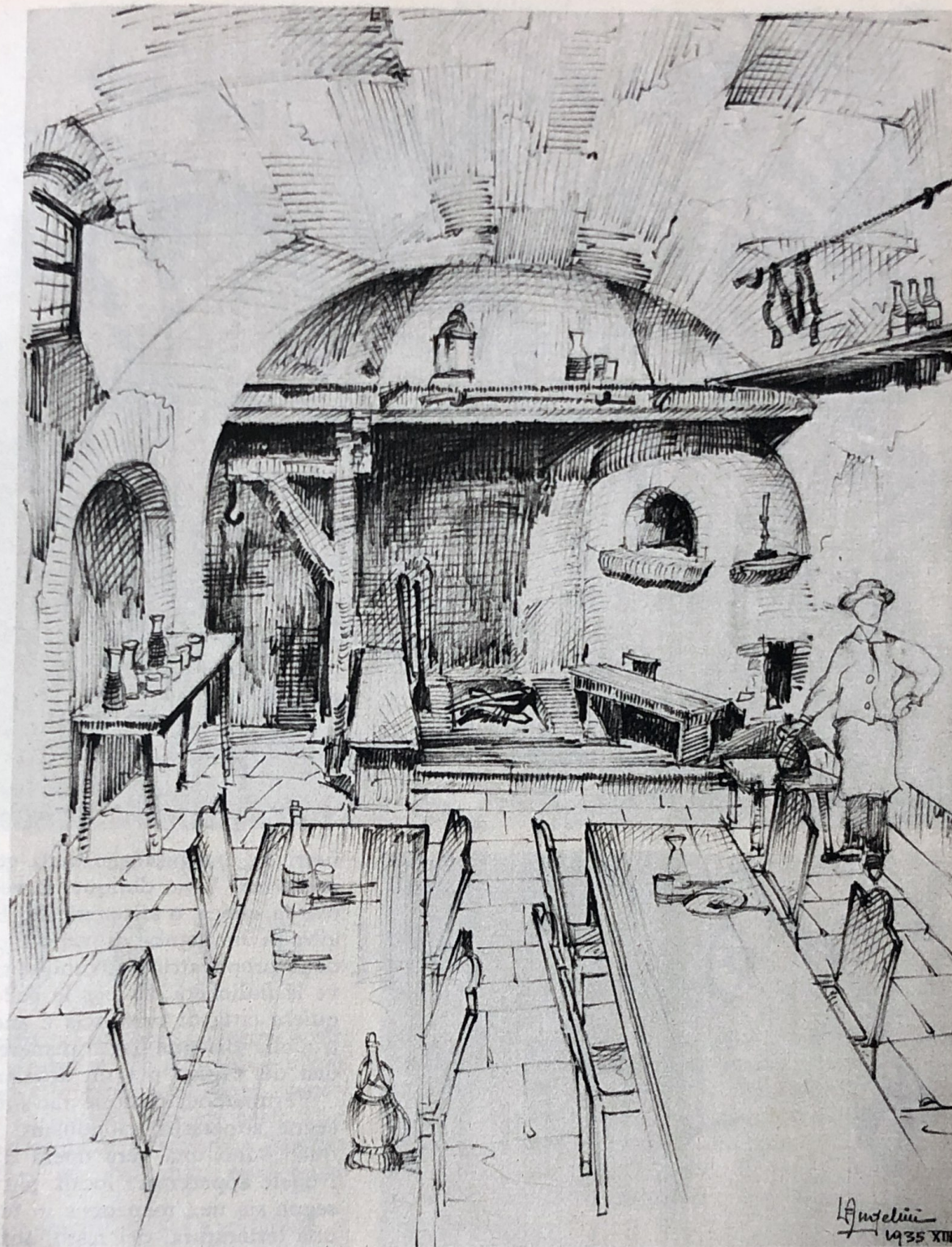
... È LA TAPPA RICONFORTATRICE DEL CORPO E DELLO SPIRITO ...

(Disegno di L. Angelini)

di una nuova osteria, magari col pergolato e il giuoco delle bocce, che non per quella del milionesimo bar. Intendiamoci bene: osteria non ha da essere la taverna fumosa dove gli avventori s'accendano in liti, fuorviati dall'eccitazione bacchica. L'osteria è, o dovrebbe essere, ben altro. È stata creata per l'ospitalità ridente e gaia, come tappa riconfortatrice del corpo e dello spirito. Nessun paese come l'Italia ha diritto di aver osterie, quando per osteria s'intenda appunto l'enoteca autentica, la prosapia ampelidea garantita e non succedanea. Viene in mente il bello e celebre dipinto di Palma il Giovine, nella sala dei Pregadi in Palazzo Ducale a Venezia, raffigurante le terre devote alla Serenissima che le offrono doni. Nel gran quadro un atleta poggia la mano sinistra ad un grosso tronco di vite verdeggiante, mentre offre con la destra turgidi grappoli. L'uomo la vite e l'uva sono un inno bacchico al Friuli, la bella e forte terra dal vino gagliardo, quel *friularo* che tanto piaceva al Pastò, il celebre medico che sostituiva i ditirambi alle ricette e che è passato alla storia più per quelli che per queste. E non c'è solo il Friuli che dia sangue alle osterie sane: ogni regione d'Italia ha la sua gloria, ha i suoi

... LA PERGOLA SIGNIFICATO PRO... LA PERGOLA È BIBLICA ...

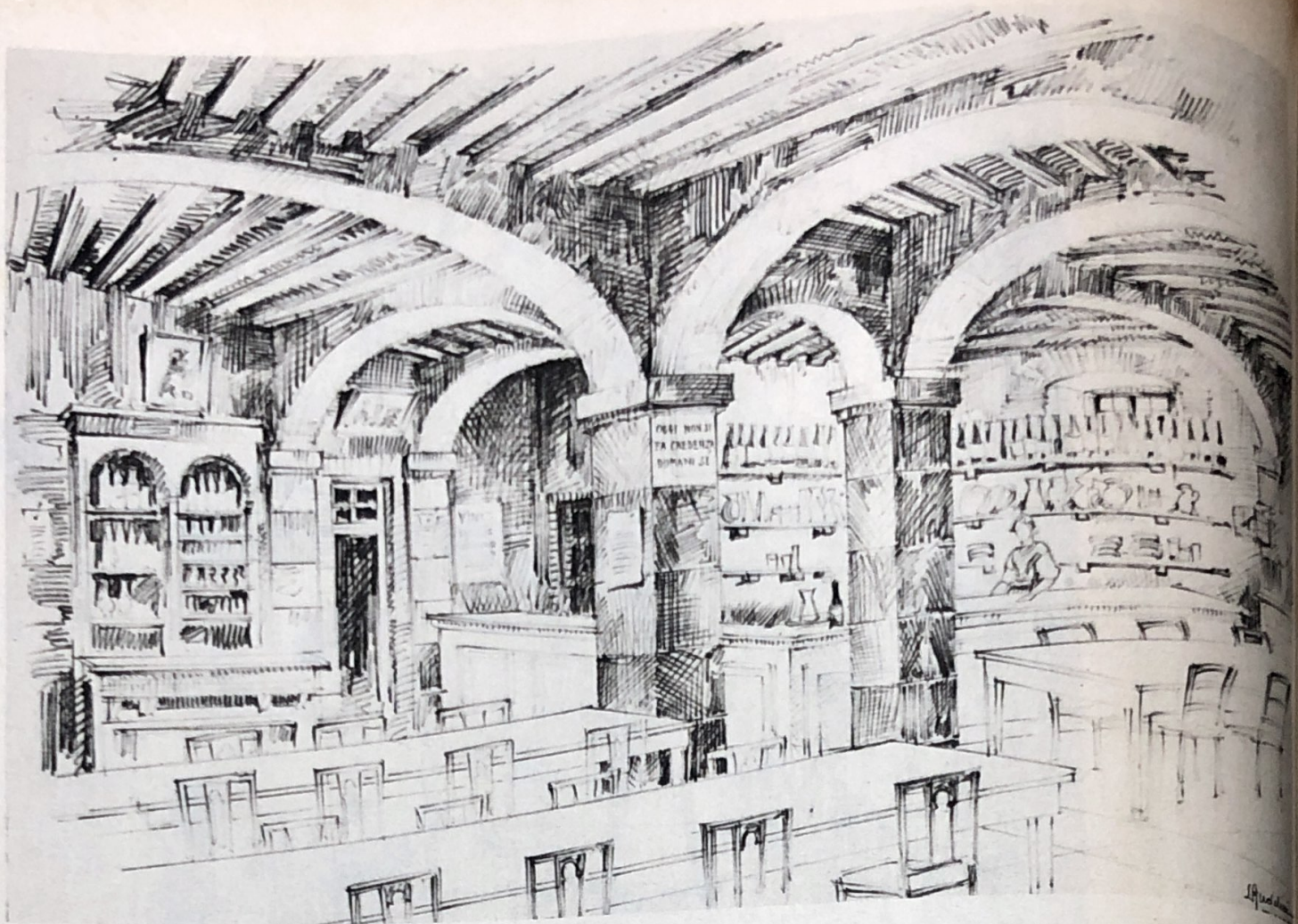
(Disegno di L. A...

vini che brillarono fin sulle mense dei Cesari e ispirarono quasi tutti i poeti latini che li bevevano col duplice risultato di annegar la tristezza e di dar da fare ai professori e agli scolari dei nostri licei. Il *Falerno*, il *Cecubo*, il *Formiano* e il *Fondiano* non sono altro che nomi antichi di giovinezze presenti e viventi, perchè se gli uomini passano, la terra ringiovanisce ad ogni primavera. Livia, la moglie di Augusto, era debitrice dei suoi 82 anni ancor relativamente floridi al *Pucinum*, un vino ricordato da Plinio e spremuto da una vite che cresceva alle sorgenti del Timavo, sopra un colle sassoso, esposto all'aure marine, e dove maturava sì poca vite che bastava appena ad empire le anfore imperiali. E non dovremmo, dunque, aprire e conservar aperti templi allo smercio di sì generoso liquore? Ben dunque a ragione ne troviamo in ogni parte d'Italia di ... che non hanno saputo rinunciare allo scenario ... dizionale, e dove lo spirito si accende e si acq... nello stesso tempo. Fra i colli di Coneglian... laureti del Carnaro quante belle insegne invit... E quante belle ostesse anche! E quante vecchie ... rie gioconde hanno ancor oggi il Veneto ciarlie... la Lombardia gagliarda, e l'armoniosa Toscan... Lazio di papale grandezza, e la Campania ard... e l'odorosa Sicilia! I vini hanno il sapor della ... parlano come essa parla. Aveva del resto ra... Silvio Benco di dire che l'ostessa bella è, in ... caso, un'attrattiva piacevole; ma poichè nelle o... l'argomento principale è sempre il vino e n... donna, ancorchè pregiata e onorata, convien... la bella ostessa non sia abile e sfrontata sp...

... E QUANTE VECCHIE OSTERIE GIOCONDE HA ANCORA IL VENETO CIARLIERO ...

(*Disegno di L. Angelini*)

trice di fumo o d'aceto, ma abbia « la coscienza del bicchiere e del suo contenuto ».

L'osteria ha più poesia di quel che l'astemio non creda. In quelle campagnole, che costituiscono le vere oasi del turista, la pergola vi ha un significato profondo. La pergola è biblica. L'uomo della Bibbia cenava sotto di essa. Sotto la pergola si fa all'amore, la mamma dondola la culla, il capofamiglia riceveva il primo grappolo maturo. Gli antenati discutevano sotto la pergola. L'osteria è, dunque, nata dalla casa stessa, è nata da una tradizione di ospitalità, in nome di una gentilezza di costumi che fu sempre una prerogativa del popolo italiano. Amiamola, dunque, e veneriamone le sane tradizioni, la letizia che essa diffonde, il piacere cui invita. Anche per un'altra cosa: che nell'osteria resiste ancora la tradizione della onesta cucina casalinga, dove i commestibili hanno meno arte e più parte, e dove sono vietate le minestre e le vivande di genere improvvisato, distillate in pochi minuti da estratti o dalla impostura dei barattoli, e dove invece il lento borbottar della pentola denuncia onestà di fondamenta, mentre l'aperta dispensa proclama l'origine schietta, campagnola e non industriale dei condimenti. A quello stesso modo che l'edilizia moderna crea cucine lucide e bianche come gabinetti da bagno o sale d'operazioni, il mangiare è diventato un precipitato o un distillato d'unguenti.

La vecchia e gloriosa osteria italiana rimarrà invece il più sicuro e valido rimedio contro la standardizzazione del mangiare, contro la chimica in cucina, il gioco di prestigio del brodo saltato

(Disegno di L. Angel

BERE UNA BOTTIGLIA DEL VINO CHE DISSETAVA ORAZIO . . .

INSEGNA D'OSTERIA A S. GENESIO ATESINO. *(Fot. G. Galimberti)*

fuori da una pillola o della gelatina creata da u polverina. Viva, dunque, la vecchia osteria italia ove la cuoca, o ancor meglio la padrona, ci appa avvolta in nembi di vapori profumati, come u deità propiziatrice! Ovunque troverete il saggio c ve la indicherà, su per le belle strade nostre, ne quiete città di provincia e anche nelle grandi m tropoli. Bisogna far rimanere vivo il famoso brin disi del Giusti per un desinare alla buona.

Fermiamoci dunque davanti a quelle poche i segne superstiti, ciondolanti al sole (alcune de quali sono una vera opera d'arte); e più avran frugale apparenza i locali, più sarà difficile che l'i segna sia una menzogna in ferro battuto. C'è tu una letteratura, del resto, antica e recente, per c volesse assaporare la gioia della nobile vecchia os ria. L'Italia è piena di queste ricchezze. Hans Ba ne numerò più di duecento, compreso l'elogio f nebre per parecchie defunte. Ma forse oggi s cresciute, e se non son cresciute han da cresc con gli onesti e sapidi intenti dell'ospitalità itali che è fatta di buon umore e di buon vino. I bu gustai, che non sanno che farsene dei locali d il lusso dei mobili va a detrimento della bont della schiettezza dei cibi, sanno che le osterie liane sono forzieri spalancati. I bevitori classici sa dove andare quando vogliono mettersi alla par grandi dell'antichità. Bere una bottiglia del v che dissetava Orazio non è una cosa che capit una qualunque parte del mondo.

GIOVANNI CENZA

IL PARCO DELLE AUTOMOBILI DAVANTI ALLA STAZIONE DELLA FUNIVIA (*Fot. S. Bricarelli*)

SESTRIERE

Torino 1912: ci vediamo da Baratti. Torino 1938: ci vediamo al Sestriere. E il forestiero che chieda: « È molto lontano? » si sente magari rispondere un « Là » sbrigativo, con un gesto che, preso alla lettera, porrebbe il Sestriere all'ultimo plàtano del viale, dove sta svoltando quel pigro tranvai.

Per la città delle automobili e dei gianduiotti il colle a duemila è ormai diventato uno dei suoi sobborghi, il più giovane, il più elegante; e certo il più sbarazzino. All'udirne il nome, soltanto qualche vecchio Subalpino ancora scuote un po' il capo. (Le sue glorie sono pur sempre l'Esposizione del 1911 – mondiale, sa, mondiale; e quei caffè, non questi bar, dove stavi tutto un pomeriggio, su bei divani di velluto, con a tua disposizione cinquanta e passa giornali). Ancora considera quel nuovo sobborgo come un intruso. Gli abitanti non vi fanno che scivolate e capitomboli dalla mattina alla sera; una, due, tre teleferiche ti portano in alto, e perchè? Per poi concederti di scendere in basso: se ci prendi gusto puoi rifarti quel giochetto quanto ti pare. Sì, una specie di toboga. « A l'an pensàla béla », l'hanno pensata bella. E comincia a rispettare quei toboga soltanto quando gli si dice, e gli si dimostra, cifre alla mano, quanti stranieri si siano mossi da Berlino, da Londra, da Parigi, e proprio per venirsene lassù, a fare quelle gaie scivolate e quei ruzzoloni. Persino degli Americani, anche dei Giapponesi. Il vecchio ti guarda, ancora un po' incredulo. Lui aveva sempre pensato che da ogni parte del mondo ci si dovesse muovere per venire a vedere la Mole Antonelliana, quella meraviglia. Ma tutti i gusti son gusti. E tanto meglio, se questa è una nuova industria che dà lavoro a parecchia gente.

Per i giovani, il Sestriere è una candida, immensa palestra, appena fuori dell'uscio di casa. Che cosa sono poche decine di minuti in treno o in torpedone? I valloncelli che scendono dal monte Sises e dall'Alpette li conoscono come pochi dei loro padri conobbero ogni vialetto del Valentino; il volto del bigliettario alle teleferiche è loro familiare almeno quanto quello del bidello; e quest'altra domenica bisognerà star più attenti a quelle placche gelate che s'incontrano a sinistra, dopo il terzo pino: lì, bisogna fare un *cristiania* ancor più strappato, con un più deciso colpo di spalle.

I prediletti fantasmi di *slalom* e di *cristiania* sovente s'inseguono e s'alternano sul banco di scuola, dove temperini pazienti hanno solcato parecchi itinerari; ci si impensierisce d'una sciolina come d'una

(Fot. S. Bricarelli)

SESTRIERE VISTO DALLE PENDICI DEL MONTE SISES.

provvida traduzione interlineare; e, tra una lezione e l'altra, « Dimmi un po': tu, che attacchi hai? ». Dalla votazione del primo trimestre può dipendere la settimana natalizia, tutta una settimana da passare al Sestriere; il memento cupo rintocca, di versione in versione, dal greco; e se affiora qualche impeto ribelle (« Tanto, hai già fissato le camere »), puntuale giunge la risposta implacabile: « Sta' tranquillo, chè se non vi andiamo, c'è subito qualcuno che è felice di prendersele ». Quel qualcuno diventa un ignoto, temibile rivale; guai, se dovesse spuntarla! Per quanti sei e sette in latino e in matematica, al primo trimestre, forse si dovrebbe rendere grazie al Sestriere?

Ma anche per le mammette quei giorni trascorsi al colle sono una gran bella vacanza. Si consultano sarti e sarte, come un tempo s'usava soltanto per una « prima » del Regio. C'è voluto troppo tempo a far le valigie; all'« ondulazione » e alla manicure si provvederà lassù, non appena arrivati; e quest'anno, ah quest'anno è proprio la volta che imparo a sciare. Non una che ogni volta non se lo proponga; e non una che al portiere dell'albergo subito non dica: « Mi raccomando, m'iscriva alla scuola ». « Classe A, signora? ». « Eh, sì, sarà meglio ». E ha come un lieve rossore, dinanzi a quella cortesia indifferente che di nuovo la iscrive alla classe A.

I giovani son generosi, nella loro generosità facilmente dimentichi; altrimenti, non ci son santi, la mamma apparirebbe loro una « ripetente » a vita. (Proprio lei, che non si stanca mai di ammonire: Guai a te se mi « perdi » l'anno). Al mattino, eccola puntuale, dove gli scolari e le scolare d'ogni età si radunano. La scuola del colle conta più di venti maestri, ognuno ha la sua polìcroma scolaresca che intenta lo segue; molti lo chiamano « signor professore »; e se i « cannoni », delle ultime classi, se ne vanno sciolti e sicuri, verso chissà quali prodezze, gli esordienti delle prime, e soprattutto della A, volonterosi arrancano per il pianoro reggendo i bastoncini come ceri in processione.

Di notte, l'apparire improvviso del colle, all'ultima svolta della strada, è quasi una magica visione, dovuta a un fantasioso maestro della messinscena. Ghirlande e fasci di luce, sospesi nelle tenebre fra i monti e il cielo, ancor più splendono a ogni abbrividire dello stellato; e ammìcchi e riverberi disegnano architetture – rivelandole, seguendole, punteggiandole. Dove si stendevano stoppie di praterie e avanzi di povere torbiere in abbandono; dove si potevano trovare soltanto una cappella, una fontana e un alberguccio; attorno a una misera frazioncina alpestre, timidamente accovacciata sotto il suo colle, al quale guardava come a brevi pascoli avari in una vaga aureola di remoti ricordi napoleonici; qui dove il più vero signore era l'ululato della tramontana che vi scendeva dalle creste dentate del Delfinato e della Savoia: ora tutta una topografia luminosa e festosa indica vie, piazze e piazzette, torri e pinnacoli, atrii e gallerie, porticati e vetrine

(*Fot. S. Bricarelli*)

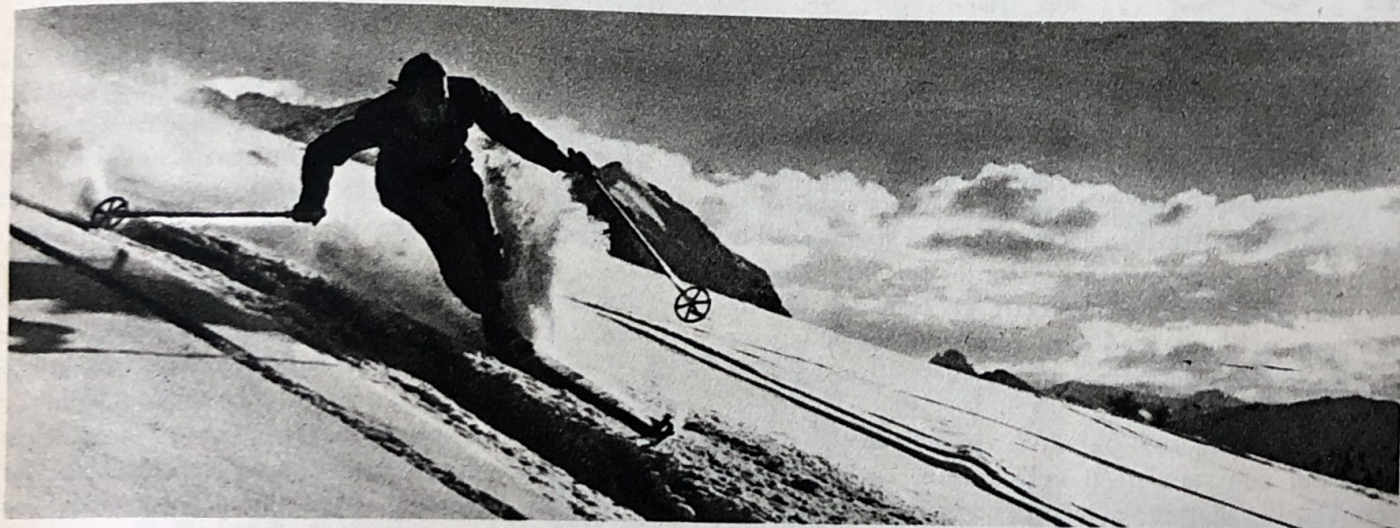
IL MONTE SISES E IL MONTE ALPETTE.

... PER I GIOVANI, IL SESTRIERE È UNA CANDIDA, IMMENSA PALESTRA...

(Fot. S. Bricarelli)

Dal monte Alpette e dal monte Sises, dalle Banchette e dal Fraitève rispondono con altri sguardi lucenti le stazioni terminali delle teleferiche; e il carosello dei vagoncini libra coffe volanti in un lieve fruscìo, che pongono altre luci a inseguirsi per il cielo. La notte si fa fonda, da creste e canaloni giunge il gelido respiro dell'alpe. S'avvicina come in un ampio stormire, diviene cupo brontolìo, quasi iroso di quegli ostacoli che mai aveva trovato nel suo millenario cammino. A ogni brontolìo il brillare si fa più vivido nella notte serena, a un'altra raffica risponde il canto d'un'orchestrina; e a un più rabbioso gnaulìo un capo pasticcere sorveglia da una gelatiera monumentale un'altra portata di spumoni e di cassate, l'operatore del cinema mette in macchina un'altra bobina. Scivolano su morbidi tappeti morbide eleganze, s'intrecciano al candore degli sparati, che domattina ridiventeranno maglioni e giacche a vento, per la discesa inebbriante o per la gara di salto. Un cespo di tuberose s'affaccia a una vetrata, dinanzi ai ghiacciuoli pènduli da un'alta trincea di neve; e il montanaro che nella sua grangia sperduta era solito di vagheggiarsi qualche immagine delle città lontane guardando le poche luci che palpitano a valle, ora volge il capo all'insù, dove per lui erano sempre stati gelide desolazioni, silenzi solenni; e li vede in breve volger di tempo trasformati da una volontà ardita e tenace in un luogo di sane delizie, a donare alla vita un altro più robusto e più ampio respiro.

IL « PROFESSOR » NÖBL E LE ALLIEVE DELLA SCUOLA DI SCI.

(Fot. S. Bricarelli)

Al mattino, è una letizia cantante di bianco e d'azzurro. Si beve la brezza a lunghe sorsate. I pini stendono le loro candide fronde a ricordi di saga, di presepe e di fiaba. Giungono rintocchi dalla chiesetta, rievocando lontani echi di campàni, che con le greggi l'estate ricondurrà. Fra pochi mesi un'altra « stagione » invernale si sarà conchiusa. Brevi pianori e groppe sfuggenti, in penombre azzurre e ombre turchine, lasceranno affiorare le prime stoppie. La neve andrà ritraendosi, stanca e dimessa. Lembi di terriccio affioreranno, rossastri, timidi, ancora inerti.

E si desteranno, ai disgeli, mormorii e scrosci sommessi, come da vene infinite d'una vita antica e ancora ritrosa; e saranno poi quei sussurri a ridestare timi e mentastri, l'estatico giallo dell'arnica, il rosato purpureo del rododendro. All'ultima neve di primavera saranno ormai deserte le rastrelliere per gli sci, alle aperte vetrate giungerà l'àlito dei primi tepidi respiri. In breve sul colle apparirà, lustro e pettinato, lo smeraldino del campo di golf: civettone di piazzuole e di radure, a insinuarsi tra le pinete, occhieggiando alle vette dorate. E là dove il cristallo del campo di ghiaccio aveva subìti i rabeschi dei pattini, i tonfi alterni dei « dritti » e dei « rovesci » s'inseguiranno sui rossi tappeti dei tennis – allo sguardo attònito d'un piccolo montanaro, riuscito a ficcare naso e dita fra le maglie dell'ultima rete.

MARIO GROMO

IL PORTO DI COMO, NEL 1790. *(G. Mantelli disegnò dal vero ed incise)*

UGO FOSCOLO A COMO

Nella parte occidentale della città di Como, tra Borgo Vico e la villa Celesia, all'ombra degli olmi antichi, si annida un fiorito covo di ricordi foscoliani. La ferrovia, le costruzioni nuove, le villette disseminate sul declivio della montagna han cambiato il volto del paese, han cancellato in gran parte i segni e le impronte dei fatti storici, ma non potranno mai scacciare gli echi dei ricordi, che sono nell'aria, e ad ogni richiamo del pellegrino sentimentale risuonano tra le pietre nuove e le antiche.

Qui il poeta dei *Sepolcri* visse il sesto o settimo dei suoi amori, il culminante, che cominciò con l'idillio e poteva condurre al matrimonio, ma finì nel dramma. Avrebbe potuto quell'amore dare l'equilibrio alla sua vita inquieta e invece la spezzò. A questa frattura seguì il disordine.

Egli vi andò la prima volta nell'agosto del 1808: aveva esattamente trent'anni. La famiglia Giovio lo aspettava a braccia aperte nella sua grande villa in riva al lago. Il vecchio conte, umanista e cattolico, era ansioso di conoscere questo giovane poeta dotto, inspirato e scapigliato, col quale da tempo tesseva un'assidua corrispondenza. I figli suoi, Benedetto e Paolo, che frequentavano a Milano, con altri giovani, la casa del poeta, insistevano perchè egli al ritorno loro sul lago li accompagnasse. Figurarsi dunque come lo accolsero il vecchio conte, la signora contessa e le cinque figlie giovinette, la Vincenzina, la Felicina, la Franceschina, la Carolina, la Luigina, quando il poeta illustre e selvatico apparve sul lago. Specialmente la Cecchina e Paolo divennero i suoi confidenti, e si misero d'impegno per distrarlo dalle inquietudini – la Bignami e la cattedra di Pavia – che lo accigliavano.

Il sole era il dio del poeta – nemico in vita e in morte del freddo e della bruma – e i due giovani amici lo ubbriacavano di sole, di aria silvestre, di odor di bosco e di pomario. Cercavano nel parco gli antri solitari, tra le siepi di bosso e i padiglioni di rampicanti. Contemplavano il plenilunio sul lago, tra il tonfo sommesso del barcaiolo in acqua e il corteo delle bionde nuvole in cielo. Dopo un sonetto e una sestina del Petrarca, declamati dal Foscolo col suo vocione, ascoltavano in silenzio il canto notturno dell'usignolo. Si maturavano le regine claudie, e i giovani amici ne facevan la raccolta al tramonto: Paolo arrampicato su gli alberi a scrollarne i rami carichi, la Cecchina giù a ricever le dolci frutta nel grembiule teso tra le braccia, gentile imagine botticelliana.

Con Paolo, monello di sedici anni, Ugo diventava un ragazzo anche lui, e facevan le corse a gara su per l'erta sino a Castel Baradello, per godersi di lassù lo scenario della riva opposta e dell'ondeggiante pianura lombarda: – Viva lo spirito! Il buon senso è cosa bovina. Cammina sempre con la gra-

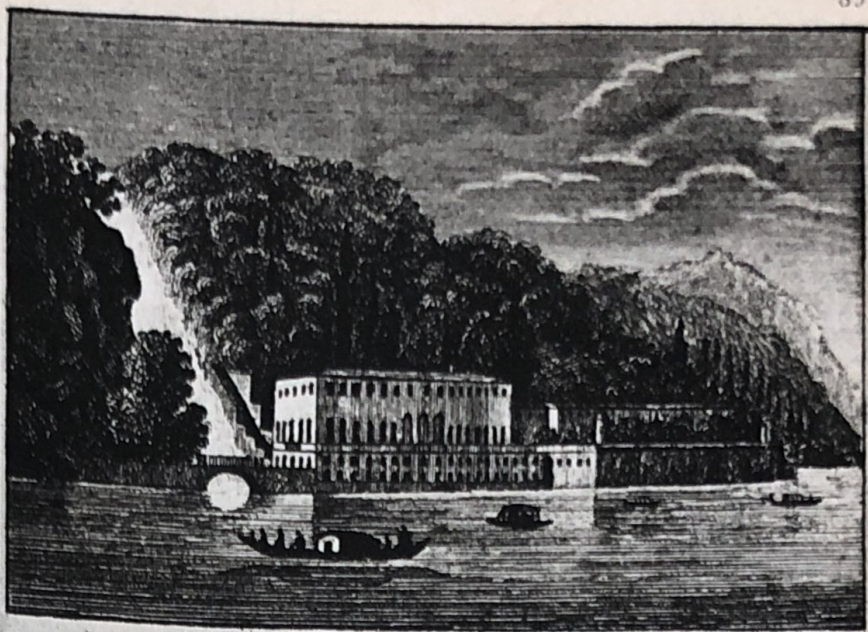
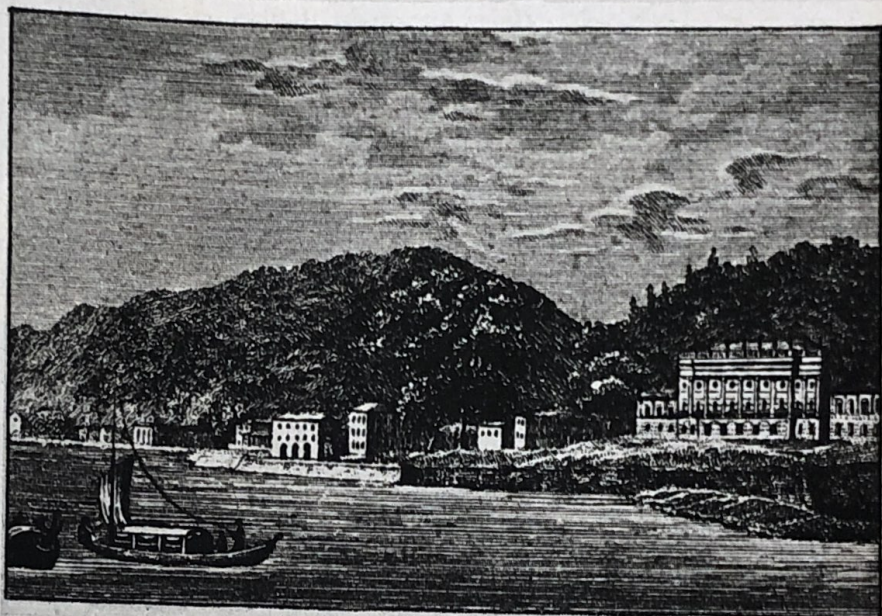
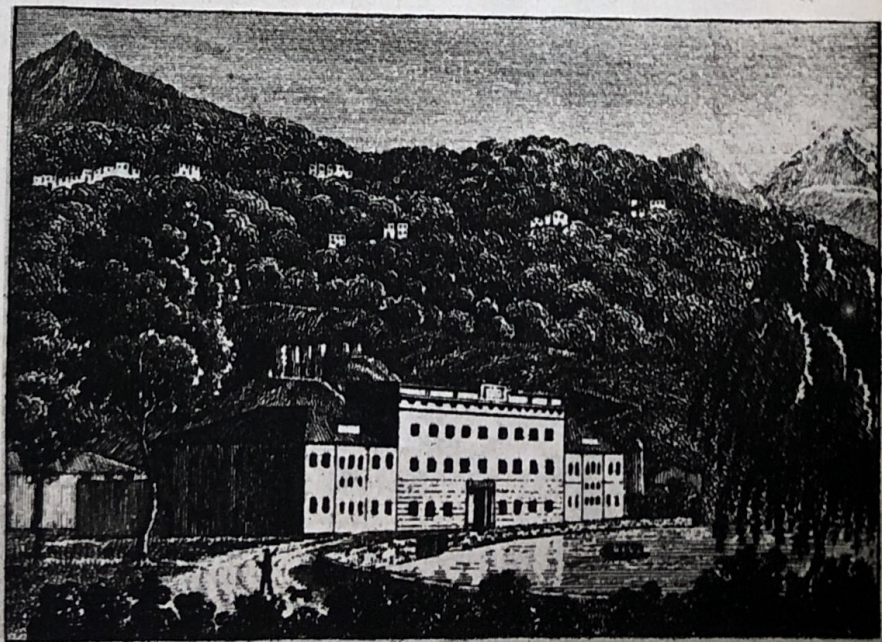
vità senatoria dei buoi, e i suoi passi son tardi, infermi, pesanti. Paolo fratello, dal naso insigne, lettore di San Giovanni, erede di Ovidio, viva lo spirito!...

E lo spirito del poeta era sempre il miglior condimento alla conversazione imbandita su la terrazza di casa Giovio, la sera. Le belle dame lo ascoltavano incantate, e un poco soggiogate. Un uomo eguale a questo non era mai venuto a rimuovere le acque della placida loro villeggiatura. Egli parlava specialmente delle sue avventure e sventure, del suo perpetuo andar di gente in gente, della madre lontana, del fratello suicida, dell'ostilità degli uomini, dell'incomprensione delle donne: discorsi d'immancabile effetto. Ma venivano anche le ore nere, e allora non c'era anima vivente che riuscisse a cavargli una parola di bocca. Se ne stava appartato e aggrondato: per non esser tentato a parlare, si alzava e usciva con uno di quei gesti che parevan teatrali ed eran la sua natura. Passava lunghe ore invisibile a tutti, poi andavano a scovarlo sotto i cipressi della Pliniana, che lo avrebbero scambiato per una statua sepolcrale.

Bisognava lasciarlo andare, bisognava rispettare la malinconia e l'originalità dell'ospite. Al ritorno, sfogato il malumore, diventava più loquace e spiritoso. Quando era «indemoniato dal diavolo della chiacchiera» chi lo teneva più? Udì una sera una voce sommessa e netta che quasi fece eco alle sue parole: – È meglio essere sventurati che trascurati. – Sollevando gli occhi verso l'origine di quelle parole, egli vide i chiari occhi di Franceschina, che non sostennero lo sguardo suo magnetico e si volsero altrove.

L'indomani dovè fare una corsa a Milano. Ritornò a sera inoltrata. Arrivando al cancello egli vide qualcosa muoversi nell'aria all'eco dei suoi passi su la ghiaia del viale. Una forma bianca e sottile si staccò dalla colonna e si avviò innanzi a lui verso casa, distante sì che non poteva egli raggiungerla senza indiscrezione, ma non tanto che non la riconoscesse.

Così ebbe principio l'idillio.

Ugo ripartì, attirato da altre passioni, ma a metà ottobre fece una seconda scappata sul lago, accompagnato dal fido Montevecchio. Fu un arrivo improvviso. Come lo avrebbe accolto Cecchina? In che modo la breve lontananza aveva operato in lei?

Pliniana

Borgo di Vico

Villa d'Este

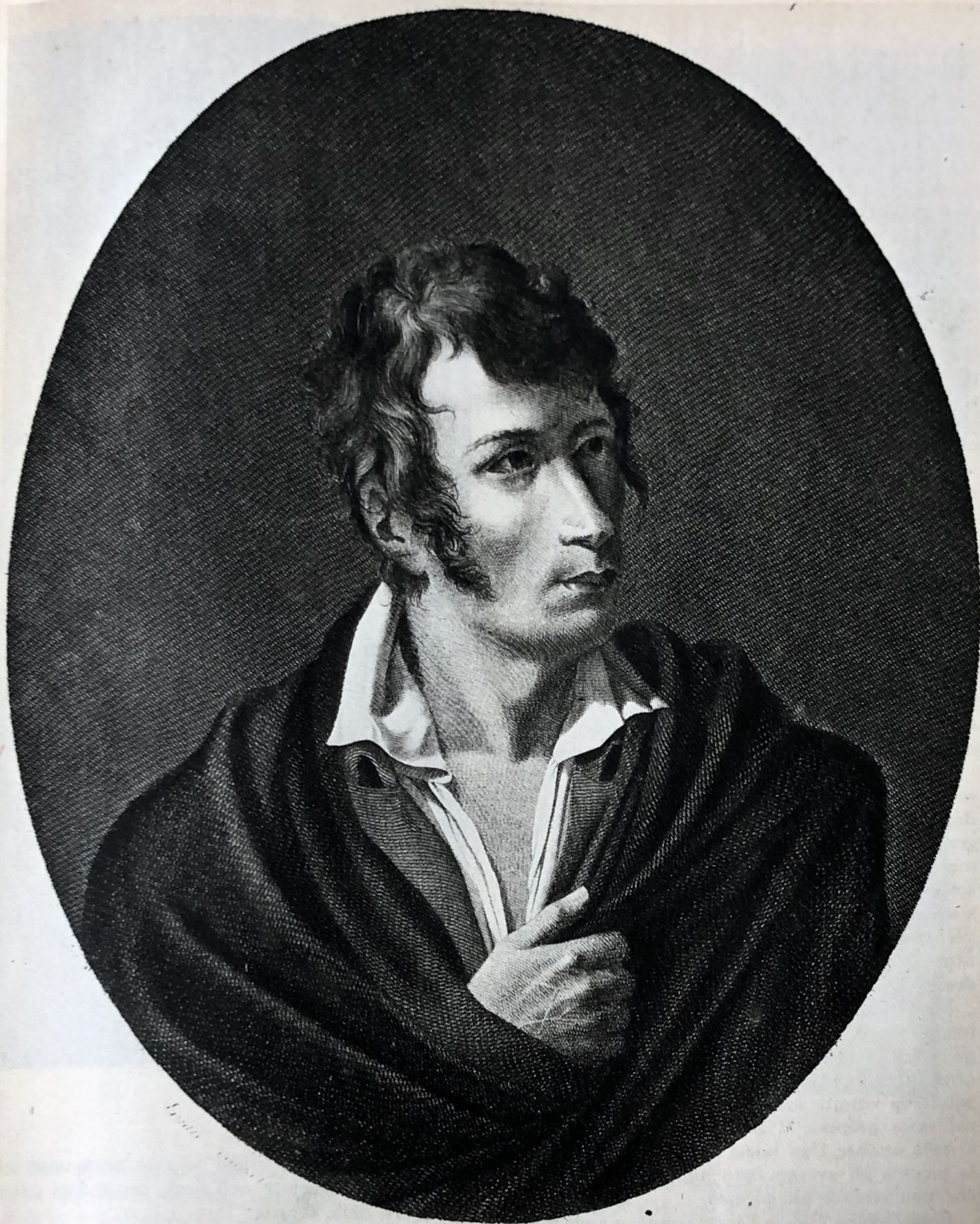
Negli occhi della giovinetta lesse Ugo quel che poi ella gli confidò quando si appartarono un poco nel giardino. Il tempo e la distanza sono i complici dell'amore nascente. Cecchina era più soave che mai, tra le luci e le ombre che passavano sul suo volto di Madonna lombarda, biondo e affilato. Il prossimo distacco le die' l'ardimento di parlare: disse al poeta che lo amava. E Ugo ne riportò a Milano una tempesta che non doveva più lasciargli tregua.

Tornò a Como per la Pasqua successiva, dopo i trionfi dell'Orazione pavese e le battaglie giornalistiche che seguirono. Eran serate rigide, e l'amore riprese fuoco intorno al caminetto di casa Giovio. Prima di lasciare il lago sotto una bufera di vento e di neve, egli fissò l'affitto di un appartamento a Borgo Vico, in casa Resta, per tutta la stagione estiva. Ora, saggiato il terreno, pensava di farci lunga dimora. Aveva trovato nella contessa madre un contegno riservato e quasi ostile, quel che ci voleva per accendergli dentro gli spiriti dell'emulazione e dell'ostinazione. Lasciava Como un po' deluso e irritato; sarebbe tornato a luglio per la vittoria.

Tornò in agosto: tutto luglio un'altra donna, inferma e quasi suicida per amor suo, la Maddalena Bignami, lo trattenne vicino a sè. Una corsa a Como l'aveva però già fatta, ospite dell'amico prefetto Tamassia. Per la prima volta i due innamorati poteron vedersi fuori degli sguardi familiari, in una nicchia segreta del grande giardino. Era la sera del 26 giugno, odorosa di magnolie e di tigli, la stagione magica del Lario. Mesto convegno: i due innamorati si dissero il loro dolore. La Cecchina s'era fidanzata al colonnello Vautrè, che ella non amava. E l'indomani gli scrisse quel che allora, nell'incanto della notte che dava a tutte le cose del mondo, anche al dolore, il senso labile dell'irreale, ella non seppe dirgli:

« Io credeva che tu mi avessi dimenticata, e forse non amata mai quant'io t'aveva amato; ma t'ho riveduto, oh amico mio, t'ho riveduto più tenero di prima, e non ho più forze bastanti per desiderar di fuggirti... Se tu sapessi quanta pena, quanta compassione mi facevi iersera vedendoti sempre gli occhi pieni di lagrime! Io non so come abbia potuto reggermi in piedi, sentendo la tua mano che tremava nella mia sì fortemente; quante volte ho avuto il pensiero di dirti di trovarti in bastione, che dal giardino del prefetto lo potevi, ch'io t'avrei aspettato tutta la notte in giardino, ma ho avuto il coraggio di tacertelo, ed è meglio così, poichè potrò rivederti senza arrossire, ed io spero di rivederti presto: questa speranza m'è necessaria... ».

E lo rivide senza arrossire, e lo rivide presto, perchè Foscolo tornò in agosto, ma non rivide più un innamorato trasognato e felice. Ugo era nervosissimo, e le liete conversazioni in casa Giovio una

IL DUOMO DI COMO. *(Da una stampa del 1800 circa)*

ΜΩΜΕΥΝΤΑΙ ΔΕ ΜΕ ΠΟΛΛΟΙ ΟΜΟΣ ΚΑΚΟΙ ΗΔΕ ΚΑΙ ΕΘΛΟΙ

ΜΙΜΕΙΣΘΑΙ Δ' ΟΥΔΕΙΣ ΤΩΝ ΑΘΥΜΩΝ ΔΥΝΑΤΑΙ.

UGO FOSCOLO, NEL 1810.

(Da una incisione del tempo)

sera divennero, merito della voce sua tonante, tempestose. Inquieto, combattuto, lacerato dall'amore con tutti i suoi delirii e dall'onore con tutti i suoi rimorsi, Ugo preparava la lunga lettera famosa che mandò a Cecchina, per le fide mani di Paolo, il 19.

Foscolo aveva una natural disposizione al matrimonio, e solo i casi e i bisogni della vita agitatissima e le deliranti passioni e un'invincibile riluttanza agli atti definitivi, quando pareva più vicino al compimento, ne lo distrassero. Alle ore dell'orgoglio sperava di raggiungere questa volta il traguardo. Non era egli Ugo Foscolo? cittadino stimato, poeta ammirato, professore acclamato? Ma alle ore della fredda saggezza egli vedeva quanto profonda era nella famiglia Giovio, quanto superstiziosa e invincibile la stima a ogni titolo, a ogni idolo, a ogni ombra di nobiltà – e di ricchezza – ostacoli insormontabili a cui si aggiungeva l'avversione del conte, e più della contessa, ai principii suoi religiosi e politici.

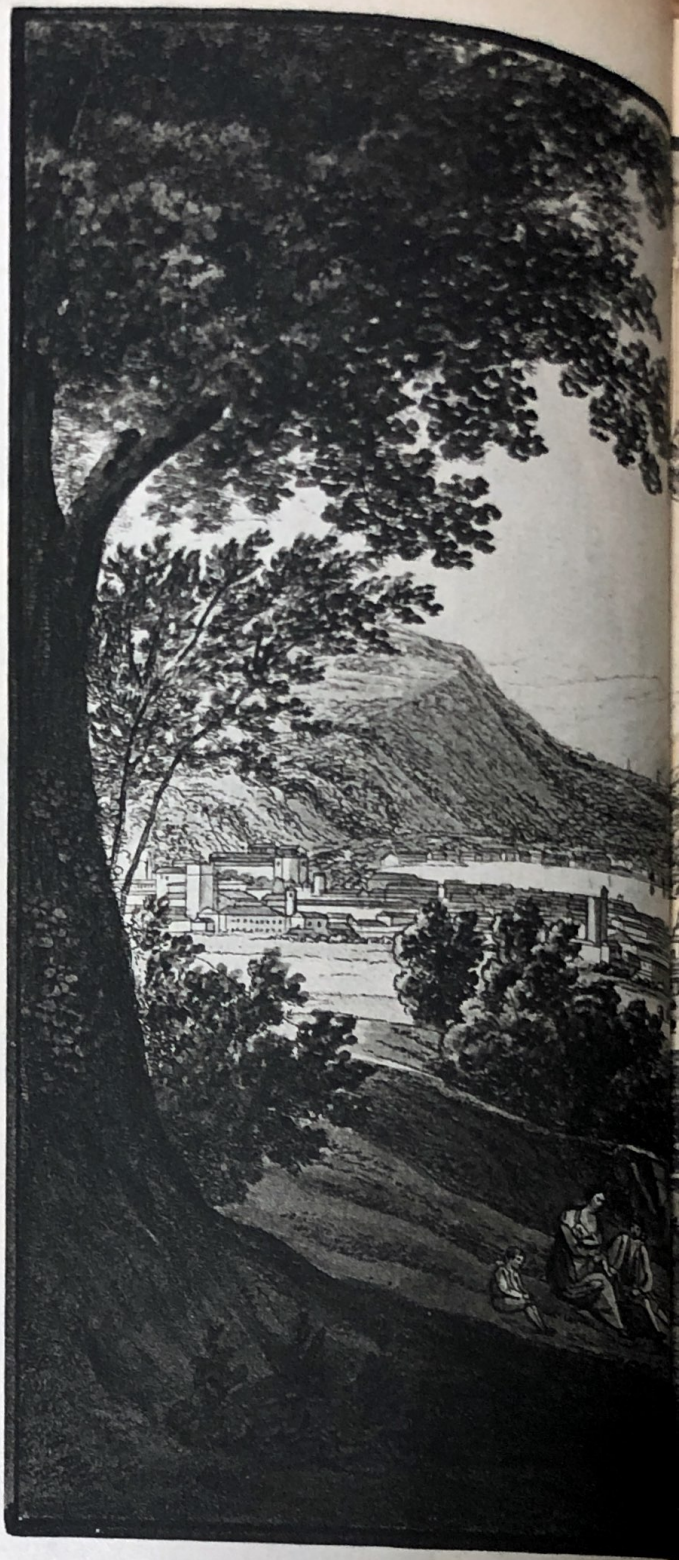
« Io vi amerò sempre, ve lo giuro dal profondo del cuore, vi amerò sino all'estremo sospiro; e giuro su l'onor mio di non ammogliarmi, finchè voi non sarete d'altri. Se l'infermità, se gli anni, se gli accidenti vi rapiranno la beltà e gli agi, se sarete padrona di voi, se sarete disgraziata, se vi mancasse nel mondo un marito, io volerò a voi, io vi sarò marito, padre, amico, fratello. Ma non sarete mia moglie finchè potrò comparire vile d'innanzi a me, seduttore verso i vostri parenti, e crudele con voi. Addio con tutta l'anima, addio... ».

Un addio che non era un addio. Infatti Foscolo restò ancora due mesi sul lago, e gl'innamorati, dopo il primo risentimento di Cecchina nel leggere la lunga lettera che le parve dettata da disamore, si rividero come prima, più segretamente e amorosamente di prima. Intermediario Paolo, essi si abbandonarono a lunghi convegni per i notturni silenzi del lago. I grandi antichi olmi della villa furono indulgenti alle dolci fantasie, ai dubbiosi desiri.

Ma l'incanto era rotto. C'era in Cecchina un'amorosa e orgogliosa determinazione a superare tutti gli ostacoli, Ugo voleva però l'accondiscendenza dei genitori. Si aspettava da loro un gesto incoraggiante perchè la vittoria sua fosse completa, dell'amore e dell'amor proprio. Il gesto non venne, e quando a metà ottobre Ugo lasciò il lago, che il freddo e la pioggia gli avevan fatto inospitale, egli sapeva che non sarebbe più tornato.

Franceschina Giovio l'anno seguente andò sposa al colonnello degli eserciti francesi Vautrè.

Era il 31 agosto del 1810. – « L'ultimo giorno del mese di agosto ha tirato una linea che divide tutta la mia vita passata dagli anni che forse ancora mi restano ».

Tornò più tardi a Como, in una pausa della sua dimora fiorentina, ma solo per recar conforto al vecchio conte, stroncato dalla morte del figliolo Benedetto, caduto nella campagna di Russia. Poi

PANORAMA DI COMO, NEL 1810 CIRCA.

si aggirò più giorni lungo le rive armoniose del lago, nell'un braccio e nell'altro, cercando i colori per i versi delle Grazie:

Come quando più gaio Euro provoca
su l'alba il quieto Lario, e a quel susurro
canta il nocchiero, e allegransi i propinqui
liuti, e molle il flauto si duole
d'innamorati giovani e di ninfe
su le gondole erranti; e dalle sponde,
lietissimo specchiandosi nell'onde,
risponde il pastorel con la sua piva;
per entro i colli rintronano i corni
terror del cavriol, mentre in cadenza

(Da una incisione del tempo)

di Lecco il malleo domator del bronzo
tuona dagli antri ardenti; stupefatto
perde le reti il pescatore, ed ode...
Tal diffuso dell'arpa erra il concento
per la nostra convalle...

Vi tornò infine un'ultima volta, ma di passaggio, quando s'incamminò su la triste via dell'esilio: 31 marzo del 1815.

Non cercò la famiglia Giovio, ormai dispersa: alle ore tristi ogni volto amico risveglia solo ricordi tristi, più tenaci e pronti dei lieti. Aveva un altro amico caro e fido, il prefetto Tamassia, ma avrebbe compromesso il pubblico ufficiale, ora austriaco, e non chiese ospitalità nemmeno all'amico Tamassia. E già bisognava varcare il confine al più presto: non gli correvano alle spalle i segugi dell'ispettore di polizia Strassoldo?

Lo accompagnò sino a Chiasso il professor Catenazzi. Il cammino era faticoso tra i monti di Mendrisio, ma bisognava evitare le strade battute. Il sentiero ideale era però diritto e la mèta prefissa: « Solo un sentiero mostrerà l'orme dei miei passi, e gli ostacoli che ho affrontato; esso dirà ai posteri che nè cura di fortuna o di vita prevalse mai su la mia sollecitudine per l'Italia ».

MICHELE SAPONARO

GIOVENTÙ INDIGENA DEL LITTORIO...

... cresciuta ed istruita nella Scuola di Ada (Addis Abeba), all'ombra del Tricolore, che al popolo d'Etiopia ha portato luce e redenzione; fedelissima e temuta « falange nera » del domani, pronta ad annientare chiunque osasse recarci offesa. Gambe di ebano, sguardo vivido, corpo eretto, marciano al rullo dei tamburi i piccoli ascari del nuovo Impero di Roma ...

... e a sera, dolcezza di terra lontana, l'Italia ne colma i cuori con le sue canzoni patriottiche...

Esercizi ginnici, divertente parentesi nella disciplina militare quotidiana

(Fot. Cap. G. Dolce...)

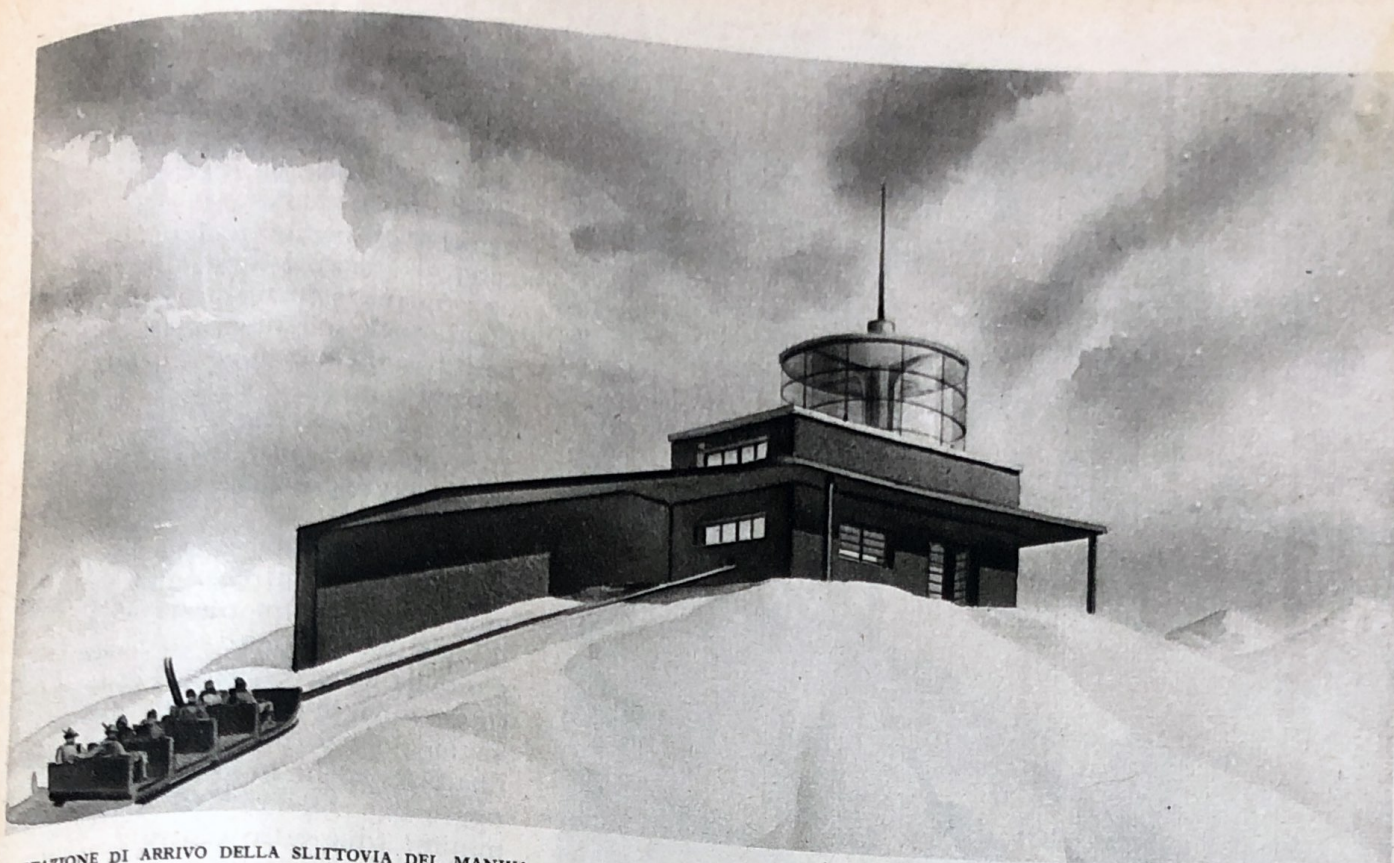
Fieri di una fierezza mai prima conosciuta, i soldatini compiono il «cambio della guardia», in nome dell'Italia fascista, apportatrice di civiltà e di benessere alla loro terra.

(Fot. Pedrotti - Trento)

3-8 GENNAIO 1938-XVI

LITTORIALI DELLA NEVE

« Abituare gli Italiani al moto, all'aria libera, alla ginnastica, ed anche allo sport, sarà ottimo non solo dal punto di vista fisico, ma dal punto di vista morale, perchè gli uomini che sono forti sono anche saggi, e sono indotti a non mai abusare delle loro forze, come lo sono invece i deboli, i vinti, quelli che qualche volta hanno la crudeltà della loro debolezza ».

MUSSOLINI

LA STAZIONE DI ARRIVO DELLA SLITTOVIA DEL MANIVA.

(*Da un disegno*)

SCIOVIE E SLITTOVIE

La crescente passione per gli *sports* invernali richiama ormai vere falangi di giovani sulle montagne ammantate di neve. Una buona parte degli sciatori, in special modo i novizi, si orientano oggi verso una specialità relativamente faticosa: lo sci da discesa, il quale non ha più il solo scopo di suscitare nello sportivo il desiderio di una piacevole ginnastica, ma di aprirgli anche le vie più salutari, educando i suoi muscoli ad una elegante flessibilità e lo spirito ad una straordinaria prontezza di percezione e di reazione, tonificando l'intelletto e l'organismo tutto.

A queste nuove esigenze si deve, quindi, adeguare l'attrezzatura sportiva delle nostre stazioni invernali, non essendo considerata completa ed efficiente una località che non sia dotata di mezzi meccanici. La funivia è il mezzo classico che risponde allo scopo; ma non sempre il suo reddito può giustificarne la spesa d'impianto.

Un mezzo, invece, noto da pochi anni, di costo non rilevante e che trova sempre maggior favore, è il traino degli sciatori su pendii nevosi.

Essenzialmente, questo dispositivo è costruito secondo due sistemi: il primo, detto « sciovia », in uso specialmente all'estero da circa tre anni (sistema Constam), è costituito da una fune chiusa

LA SCIOVIA AL COLLE DEL MONGINEVRO. (*Arch. fot. C. T. I.*)

L'ATTACCO A STAFFE DEL SISTEMA CONSTAM. (*Fot. Blau*)

ad anello, in movimento continuo, la quale, sostenuta da più cavalletti lungo il suo percorso, esercita la trazione singola degli sciatori mediante speciali organi di attacco a foggia di bastone a uncino, al quale gli sciatori si appoggiano disponendolo sotto le anche e rimanendo in piedi con gli sci. Quest'organo di attacco è appeso alla fune di trazione mediante un dispositivo retrattile, il quale solleva all'altezza della fune il bastone non appena questo venga abbandonato dallo sciatore, ad evitare sia possibili urti contro le persone che attraversano la pista, sia che del mezzo possa servirsi qualche sciatore... « portoghese ».

L'organo di attacco cala a portata di mano soltanto in prossimità della stazione inferiore (motrice), ove si trova il bigliettario. Questo sistema ha il pregio della forte potenzialità di trasporto (normalmente 200 persone all'ora) e il vantaggio che non occorre preparare una pista anche su terreni in pendenza trasversale. Esso richiede un personale minimo (due o tre addetti).

Il cavo gira continuamente e non deve essere arrestato alla partenza dei passeggeri. Lo sciatore inesperto in pochi giorni vi si può addestrare; ma il cavo, peraltro, non può ovviamente essere utilizzato da turisti non sciatori.

Il primo impianto sorse in Davos nel 1935, con queste caratteristiche: lunghezza m. 300, dislivello m. 60, pendenza massima 35%. Nel 1936 si ebbero altri tre impianti analoghi. Anzitutto, quello di Suvretta in Saint Moritz, con 800 metri di lunghezza e 260 di dislivello, impianto al quale è stata aggiunta, nella stagione in corso, un'altra sezione della notevole lunghezza di 1300 metri e di 460 metri di dislivello. Altro impianto sorse a Mégève, con 550 metri di lunghezza, 130 di dislivello e la notevole capacità oraria di 400 sciatori. Il terzo impianto è in territorio di Monginevro e misura 400 metri di lunghezza, su 120 di dislivello. Anche la stazione di cura di Beuil presso Nizza installò or non è molto un impianto sistema Constam che, pur essendo di modesta lunghezza (m. 260), ha un forte dislivello (m. 105) ed una pendenza massima veramente notevole del 67%, con una capacità di trasporto di 200 persone all'ora.

Questi impianti appartengono quasi ovunque a scuole di sci, che se ne servono per l'addestramento degli allievi.

Un impianto analogo, ma costruito da una ditta italiana, funzionò lo scorso anno a Claviere; altro fu recentemente installato a Pocòl (Cortina d'Ampezzo)

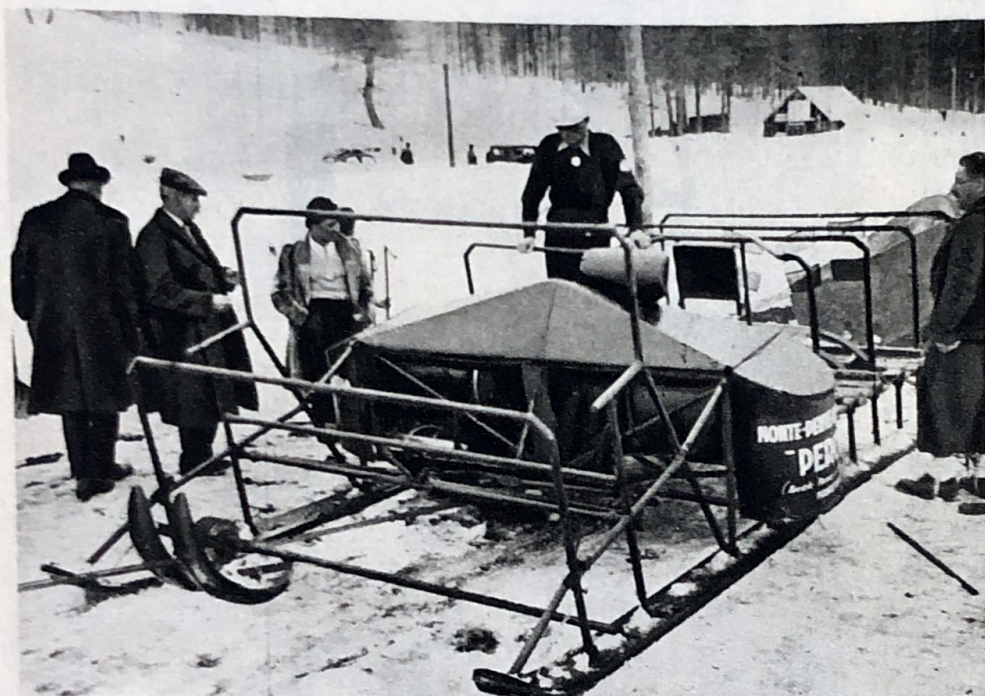
Scopo di quest'ultimo impianto è quello di trainare meccanicamente gli sciatori da un punto determinato alla quota 1450, dove si riuniscono le diverse piste discendenti dal Pocòl verso Cortina, permettendo così agli sportivi di ripercorrere più volte la parte più bella e veloce delle diverse piste, senza dover scendere fino a Cortina e tornare al punto di partenza per mezzo della funivia.

L'impianto consta di due stazioni estreme, l'una motrice a monte e l'altra di rinvio e di partenza a valle, fra le quali è tesa una fune. A questa fune sono fissate, a distanze di circa 40 m., delle sospensioni, cui vengono attaccate le funicelle di traino, collegate, a mezzo di una tenaglia di sicurezza, ad una cintura che, allacciata allo sciatore, lo porta sui proprî sci verso l'alto. La tenaglia di sicurezza è costruita in modo che, in caso di cadute dello sciatore, lo libera automaticamente dalla funicella di traino.

Questa sciovia, già funzionante con ottimo risultato l'inverno scorso a titolo di prova, viene ora definitivamente impiantata su una lunghezza di circa 400 metri, per superare un dislivello di quasi 100. L'impianto, in continuo movimento, eviterà che gli sciatori debbano attendere alla stazione inferiore e sarà capace di portare fino a 160 persone all'ora.

Il secondo sistema, denominato « slit-

SCIOVIA DEL POCÒL. *(Fot. A. Dandrea)*

LA SLITTOVIA DI SALICE DI ULZIO. *(Arch. fot. C. T. I.)*

LA SLITTA-AUTOMOTRICE PÉROT. *(Fot. A. Halenke)*

tovia », di gran lunga più economico come spesa d'impianto, e adatto quindi a stazioni dove non è da prevedere una grandissima affluenza di sportivi, sta incontrando sempre maggior favore nelle nostre vallate. Esso consiste in una grande slitta capace di dieci fino a trenta persone, trainata lungo un pendio nevoso per mezzo di una fune che si avvolge sul tamburo di un argano posto nella stazione superiore.

Per l'impianto e l'esercizio di una slittovia bastano un terreno favorevole (cioè non accidentato, anche se nel percorso muti l'inclinazione del pendio); un carrello a slitta suddiviso in un certo numero di gradini rampanti; un cavo di sicurezza e di guida nello stesso tempo; una fune traente.

La discesa della slitta avviene « per gravità », vale a dire è il peso della slitta stessa che ne determina il moto. Naturalmente, la discesa è moderata dal manovratore, che fa agire un freno sul tamburo.

La slitta è montata su pattini mobili, che ne permettono la facile guida e, quindi, una buona tenuta di strada; è munita altresì di un robusto arpione di sicurezza che, strisciando sulla neve durante la salita, è capace di arrestarne la discesa incastrandosi nella neve stessa, in caso di rottura della fune traente; evenienza del tutto improbabile, poichè anche questi mezzi di trasporto sono soggetti, sia per l'impianto sia per l'esercizio, all'approvazione ed alla vigilanza dell'Ispettorato delle Ferrovie, Tramvie e Automobili, che ne controlla rigorosamente il progetto.

Nella stazione superiore sono previsti vari organi di sicurezza, quali un dispositivo di fine corsa automatico, un secondo freno di emergenza automatico ed elettromagnetico, ecc.

Gli impianti sono generalmente serviti da motore elettrico; quelli, invece, troppo distanti dai centri di distribuzione elettrica sono azionati da motore a scoppio.

Una prima rudimentale slittovia fu costruita a Cogne nel 1934; essa trasportava quattro sciatori alla volta su un breve tragitto, con un dislivello di qualche decina di metri. Il primo impianto organico veramente notevole per la forte pendenza (50% media e 80% massima) fu costruito dall'ing. Carlevaro al Lago Mucrone (Biella) e cominciò a funzionare agli inizî del 1935. In origine era azionato da un motore a scoppio. Questa slittovia supera un dislivello di 175 metri, su di una lunghezza di 350. L'impianto, recentemente elettrificato, compie ora la corsa di salita in due minuti, alla velocità di circa 3 m. al secondo.

A questo primo impianto ne seguì un secondo a Cortina d'Ampezzo (Col Pierosà) lungo metri 470, con dislivello di metri 140.

Nella scorsa stagione invernale furono costruiti numerosi altri impianti secondo il sistema Carlevaro, di cui due assai notevoli per lunghezza e dislivello. Uno di questi, ancora in territorio di Cortina d'Ampezzo, trasporta gli sciatori dalla località Rumerlo alla Capanna Tofana (metri 2060), donde si inizia la notissima pista « Duca d'Aosta »,

L'impianto, che supera un dislivello di metri 450, è il più veloce sinora costruito, percorrendo in meno di 6 minuti i 1300 metri di lunghezza della linea, alla velocità di quasi 3 m. al secondo.

Un terzo impianto sta per essere inaugurato a Cortina: quello del Col Drusciè, che permetterà agli sciatori di raggiungere con ogni comodità la vetta, a metri 1778.

La stazione inferiore della slittovia – posta alla quota di m. 1491 – sarà raggiunta con apposito servizio di corriera, percorrendo dapprima la strada delle Dolomiti fino alla frazione di Gillardòn, poi la strada di Rumerlo, fino alla diramazione della strada ex-militare per il lago Ghedina. Seguendo il lago per breve tratto, le corriere imboccheranno poi un tronco di strada, lungo circa 300 metri.

La slittovia avrà le seguenti caratteristiche: lunghezza del percorso m. 530, dislivello m. 269, motore elettrico della potenza di 50 cavalli, slitta a 17 posti a sedere, dotata di tutte le misure atte a garantire la sicurezza del servizio. Si impiegheranno circa 4 minuti per raggiungere la stazione a monte, posta alla quota di m. 1760.

Dalla stazione superiore una comoda e breve mulattiera permetterà di raggiungere in pochi minuti l'ampia terrazza in cui è stata trasformata la vetta del Col Drusciè, a 1778 metri, dove sta sorgendo un piccolo rifugio, ad uso degli sciatori, che sarà attrezzato così da servire da alberghetto sia nella stagione sportiva invernale, sia in quella estiva, quando cioè esso sarà mèta di una comoda e bellissima passeggiata, poichè d'estate le automobili giungono, su buona strada, fino alla località detta «Val Drusciè», cioè a quell'ampia conca di prati e di bosco che divide il Col Drusciè dalle alte pareti delle Tofane.

LA SLITTOVIA DEL MONTE CROCIONE.

(Fot. A. Mandelli)

La maggiore attrattiva del nuovo impianto turistico è data dalle piste di discesa per sciatori. Ci sarà una pista per esperti che, partendo poco lontano dalla stazione della slittovia – con possibilità quindi di ripetere il tratto alto – esce poi dal bosco sui prati a nord del Colfière e sbocca al Campo Corona.

Una seconda pista, per principianti, parte pure dalla vetta del Col Drusciè, si svolge dapprima in direzione nord, sempre con pendenze lievi e su terreno facile. Con ampia svolta prende poi direzione Est, attraversa la strada per il lago Ghedina e raggiunge le praterie, poco sopra il trampolino Balilla, unendosi all'altra pista, con la quale ha in comune l'ultimo tratto.

L'altro impianto, con simili caratteristiche, ultimamente aperto all'esercizio a Limone Piemonte, è il più importante sinora costruito. La stazione di partenza è ubicata presso l'imbocco settentrionale della galleria del Colle di Tenda (m. 1300) e quella di arrivo alla Cima di Gherra a 1805 m. sul mare. La slitta supera i 500 metri di dislivello sulla notevole lunghezza di 1400 metri, alla velocità di 2,50 m. al sec.

Tra gli altri impianti sistema Carlevaro, entrati in esercizio nella scorsa stagione, si nota quello

LA SLITTOVIA DEL MONTE CROCIONE VISTA DALLA CAPANNA « GIUSEPPE-BRUNO ». (Fot. A. Mandelli)

IL LAGO DI COMO VISTO DALLA STAZIONE D'ARRIVO DELLA SLITTOVIA DEL MONTE CROCIONE. (Fot. A. Mandelli)

LA SLITTOVIA DEL LAGO MUCRONE.

(Arch. fot. C. T. I.)

che da Salice di Ulzio sale a Villa Clotès (quota m. 1710, lunghezza m. 900) e quello che dalla Capanna « Giuseppe-Bruno », in comune di Casasco d'Intelvi, vincendo in 8 minuti un dislivello di metri 300 su di una lunghezza di m. 650, sale al Monte Crocione (m. 1470), località donde appaiono in un armonioso panorama i laghi di Como e di Lugano, con la fantasmagorica visione di lindi paesi, a cui fa mirabile cerchio la grandiosa chiostra delle Alpi.

L'imponente panorama che si gode di lassù e la configurazione orografica rispondente ai requisiti già accennati faranno di questa zona una mèta d'indiscutibile valore turistico-sportivo.

Come si giunge lassù dalla pianura lombarda? La Valle d'Intelvi ha tuttora un buon collegamento con Milano e coi principali centri urbani; rapidi e confortevoli servizi automobilistici cumulativi con le Ferrovie Nord-Milano e Statali risolvono favorevolmente il problema logistico, potendosi raggiungere dette località in poco più di due ore. Per chi usufruisce di mezzi proprî, da Milano a Casasco d'Intelvi (822 m. s. m.) il tempo impiegato si riduce a circa un'ora e mezzo.

La strada prosegue per altri cinque chilometri, fino a raggiungere la Capanna « Giuseppe-Bruno » (1162 m. s. m.), in località Monticelli, stazione di partenza della slittovia. La Capanna, già ospedaletto da campo durante la Grande Guerra, venne successivamente riattata a cura del Gruppo Escursionisti Comensi, che la dedicò alla memoria dei due pionieri dell'escursionismo popolare Giuseppe Vaghi e Bruno Capitani, e la cedette ulteriormente al C. A. I. La Capanna è dotata di servizio alberghiero e offre agli sciatori il massimo conforto. La S. A. C. S. I. ha pure predisposto un laboratorio per le riparazioni agli sci e un parco-macchine in località « Bolla », con relativi servizi di assistenza automobilistica.

Le caratteristiche tecniche di questa slittovia sono tali da garantire un'assoluta sicurezza, che le viene conferita dai seguenti requisiti: capacità 16 persone; carico di rottura della fune ql. 220 (peso della slittovia a pieno carico ql. 11,20); potenza del motore 45 cavalli; dislivello metri 330; lunghezza del percorso metri 680; pendenza media 50 per cento; velocità di corsa in salita metri 1,50 al minuto secondo; durata del percorso 6-7 minuti; potenzialità oraria 4-5 corse.

Altre slittovie già entrate in esercizio sono quelle del Bondone in provincia di Trento, e del Maniva.

La slittovia del Maniva, al passo omonimo, in Val Trompia, è stata inaugurata nell'inverno del 1937 dal nostro Presidente sen. Carlo Bonardi. È una delle più moderne: la lunghezza del percorso è di circa 350 metri e il dislivello superato di circa 150 metri, con una pendenza massima del 60 per cento.

La stazione di partenza è situata a poca distanza dal rifugio « Carlo Bonardi »; quella di arrivo sulla cima del monte Maniva (m. 1670), punto dominante e panoramicamente interessante. Scesi dalla

LA SLITTOVIA DEL MANIVA.

(Fot. A. Micheletti)

IL RIFUGIO « CARLO BONARDI », PRESSO LA STAZIONE DI PARTENZA DELLA SLITTOVIA DEL MANIVA.

LA SLITTOVIA DEL COL PIEROSÀ, A CORTINA D'AMPEZZO. *(Arch. fot. C. T. I.)*

slitta e calzati gli sci, vari sono gli itinerari, alcuni dei quali possono essere prolungati fino a punti di arrivo più a valle, donde apposito servizio automobilistico riconduce gli sciatori alla stazione di partenza.

Al Breuil, probabilmente nell'inverno del '39, funzionerà un'altra grande slittovia sul ghiacciaio sottostante al colle del Teodulo, oltre ad un'altra minore sul dosso del Giomein. Pure prossimamente saranno inaugurate altre grandi slittovie a S. Martino di Castrozza, all'Abetone (Pistoia) e a Bardonecchia.

Quella dell'Abetone, che salirà fino Monte Gomito (m. 1892), scorre lungo una pista che attraversa folti boschi di abeti. Per la sua costruzione si sono dovuti abbattere non pochi di questi alberi, livellare il terreno colmando i vuoti, costruire ponticelli, tagliare mammelloni, far saltare rocce, ecc. Da ogni punto della slittovia si godrà la vista di superbi panorami nella magnifica vallata orientale e la fugace visione dei colli digradanti verso la lontana pianura emiliana. Alla stazione di arrivo e propriamente nella nota « Selletta » che dà appunto il nome alla slittovia, sorgerà un grande e comodo rifugio alpino. La posizione di quest'ultimo è quanto di più indovinato si può pensare. A quasi 1900 metri di altezza, darà modo di ammirare da un lato lo splendore del Tirreno e dall'altro, nel fondo della verde pianura padana, la linea maestosa delle Alpi, poi l'aspra vetta del Cimone, la sommità del Libro Aperto, l'Alpe Tre Potenze ed in lontananza le Apuane.

La potenzialità di trasporto di queste slittovie è proporzionale alla capacità della slitta ed alla velocità, ed inversamente alla sua lunghezza. La slittovia del Lago Mucrone, ad esempio, ha una potenzialità di circa 200 persone all'ora, mentre quella delle Tofane, assai più lunga, trasporta circa 60 persone all'ora in salita e altrettante in discesa. È questa appunto una caratteristica del sistema che, non richiedendo speciale perizia nel viaggiatore, può essere considerato come un normale mezzo di comunicazione tra due punti anche per passeggeri non sciatori, che si recano spesso in posizione elevata per cure di sole, ecc.

Un ostacolo alla diffusione delle slittovie è costituito dalla notevole potenza del motore che esse esigono e dalla poco buona utilizzazione della forza motrice elettrica, dovuta al fatto che la potenza del motore è utilizzata per una sola parte del ciclo di lavoro, essendo il resto del periodo impegnato per la discesa e per le due soste necessarie allo scambio dei passeggeri.

Sempre restando nel campo delle slittovie, una migliore utilizzazione della forza motrice si può conseguire col sistema « a va' e vieni », con due slitte. In Svizzera esistono alcuni impianti del genere (sistema Von Roll) ad Adelboden, a Zweisimmen e Gastadt.

Un'ottima utilizzazione della forza motrice è anche offerta da un sistema di due slittovie a slitta unica, in proseguimento l'una dell'altra. Il citato impianto di S. Martino di Castrozza ne offre un esempio. Esso è diviso in due tratti, all'incirca

LA SLITTOVIA DELLA CAPANNA TOFANA, A CORTINA D'AMPEZZO.

(Arch. fot. C. T. I.)

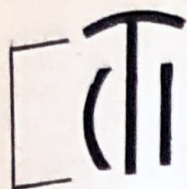
uguali. Alla stazione intermedia il pubblico trasborda da una slitta all'altra. Durante il tempo impiegato da una slitta a compiere il tragitto in salita, l'altra slitta scende e sosta per lo scarico dei viaggiatori.

Il sistema a fune in movimento continuo offre, invece, una migliore utilizzazione dell'energia, poichè il motore ha un carico pressochè uniforme ed è privo di periodi di sosta. A pari capacità di trasporto questo sistema comporta, quindi, una minor potenza installata. È vero però che il costo di tali impianti è assai maggiore di quello relativo al sistema a slitta, per cui, considerando il fatto che l'impianto funziona solo per una parte dell'anno, è da prevederne la diffusione solo nelle stazioni di grande importanza, nelle quali la stagione sciistica sia particolarmente lunga.

Merita, infine, di essere citato l'originale sistema Pérot di slitta automotrice, già sperimentato con successo a Valberg (Nizza) nello scorso inverno. Benchè l'idea della slitta automotrice fosse già stato lanciata da un italiano, il Carnasciali, parecchi anni or sono, purtuttavia il sistema Pérot offre una soluzione assai interessante. La slitta, in metallo leggero e a lunghi pattini, è munita di un gruppo formato da un potente motore a scoppio azionante un argano, sul cui tamburo si avvolgono alcune spire di un cavo multiplo « dormente » dalla estremità superiore fissata nel punto di arrivo a monte e dal capo inferiore contrappesato a valle nel punto di partenza. In questo sistema la slitta può assumere velocità notevoli (sino a 10 m. al sec.) e variabili, secondo la pendenza della pista. Il vantaggio principale del sistema è la rapidità d'impianto ed il costo irrisorio delle installazioni fisse, che per gli altri sistemi sono in generale assai onerose; per contro, il costo della slitta è elevatissimo e, come s'è riscontrato nell'impianto di Soperga, ora sostituito con una ferrovia a dentiera, è antieconomico anche per l'enorme logorìo di funi.

Non abbiamo la pretesa di aver indicato tutte le numerose sciovie e le slittovie, circa una trentina, costruite o in costruzione in Italia. Questo sentiamo però di poter prevedere: quando questi mezzi saranno diffusi un po' dovunque nelle nostre montagne, chi mai, anche tra gli anziani, potrà dirsi « sciatore tramontato »?

È, quindi, il caso di augurarsi che tali comodi mezzi di trasporto si diffondano largamente, per migliorare l'attrezzatura sportiva delle nostre stazioni invernali, in questo crescente fervore di opere destinate a valorizzare sempre più le nostre belle regioni montane, sulle quali ai corroboranti rigori del clima si temprano le membra e gli spiriti delle generazioni nuove.

AUGUSTO HALENKE

CTI Vita della Consociazione

L'ALBO D'ONORE DELLA C.T.I.

Pubblichiamo l'undicesimo elenco dei Soci gloriosamente caduti in Africa Orientale e in Spagna. I nomi sono desunti dagli elenchi ufficiali XXVI, XXVII, XXVIII e XXIX dei Caduti in A. O. e dall'elenco dei Caduti in Spagna apparso nei giornali il 14 ottobre 1937.

CADUTI IN A. O. I.

AGOSTI VASCO - Console della C.T.I. . . . . *Ten. Col. Fanteria*
BALLATI DARIO fu Teofilo . *S. Ten. Fanteria*
BARRA GENNARO . . . . . *Ten. Fanteria*
CITTI CESARE . . . . *Carabiniere*
DELLA NOCE ADOLFO . . *Tenente*
GRESELIN BARTOLOMEO . *Autiere*
MANUSARDI LUIGI - Console della C.T.I. . . . . *Magg. Cavalleria*
PATERNOSTRO SILVIO . . *Cap. Fanteria*
PURIFICATO ANTONIO . . *S. Ten. Fanteria*
ZANICHELLI CLORINDO . . *Ten. Fanteria Osserv.*

CADUTI IN SPAGNA

BOZZOTTA SALVATORE di Giuseppe
FABBIANI MARIO . . . . . *Capitano*
POERIO GERARDO di Franc.

Due nuovi Consiglieri.

Valendosi della facoltà concessagli dall'art. 20 dello Statuto Sociale, il Consiglio della Consociazione ha invitato a far parte del Consiglio stesso, nella certezza del consenso plebiscitario che i Soci manifesteranno nella prossima Assemblea, l'on. gr. uff. PIETRO CAPOFERRI e il Conte GAETANO BESANA.

I meriti insigni dell'on. Pietro Capoferri non hanno bisogno di essere magnificati, tanto è vasta la notorietà e la stima che circonda il suo nome. Nato a Colognola al Piano, in quel di Bergamo, il 5 agosto 1892, egli prodiga le molteplici attitudini della sua fiorente maturità alle opere del Regime. Iscritto al Partito Nazionale Fascista in agosto del 1922, tenne per tre anni l'ufficio di Segretario Federale per la provincia di Bergamo, sino a quando, cioè, fu eletto Deputato al Parlamento, a cui appartiene da due legislature.

Soldato della Grande Guerra nel V Alpini, prese parte a tutte le azioni in cui il suo reggimento fu impegnato, sino a quella dell'Ortigara, ov'egli rimase gravemente ferito. Mutilato di guerra, fondò l'Associazione Mutilati e Invalidi di Bergamo, di cui tenne la presidenza dal 1919 al 1930: per le sue speciali benemerenze nel campo fascista e organizzativo, fu promosso da Sottotenente a Tenente di Fanteria.

Il movimento sindacale lo ebbe fra i suoi più attivi promotori sino dal 1922. L'organizzazione sindacale della provincia di Bergamo, che inquadra saldamente 100 mila operai e impiegati e penetra a fondo tra le masse lavoratrici di quella zona, fu da lui fondata e può dirsi opera sua, avendo egli dal 1919 combattuto strenuamente per anni in mezzo al popolo, con la parola e con gli scritti, contro gli errori dottrinari su cui le organizzazioni sovversive fondavano la lotta di classe.

Dal marzo 1930 dirige l'Unione Provinciale Fascista dei Lavoratori dell'Industria, in Milano, che inquadra in 78 Sindacati provinciali 540 mila lavoratori. Nessuno più di lui è degno di tanta responsabilità, dopo essersi distinto come animatore e propagandista politico in momenti eccezionali per la vita del Paese, sia durante gli anni più duri della crisi economica, sia durante il periodo delle sanzioni, suscitando ondate di adesione entusiastica alla nostra politica di espansione e nell'animo del lavoratore la stessa coscienza del dovere e della disciplina che anima il soldato. All'on. Capoferri, Milano deve la creazione e l'inquadramento delle Casse Malattie Professionali di categoria, imponente organismo che comprende 800 mila assicurati.

Numerosissimi sono gli uffici pubblici e rappresentativi a cui l'on. Capoferri è stato chiamato, dalla presidenza della Sezione Industriale nel Consiglio Provinciale delle Corporazioni di Milano, su designazione del Capo del Governo, a Consigliere di Amministrazione del Teatro alla Scala; da membro della Corporazione Metallurgica e Meccanica a membro del Comitato Esecutivo dell'Ente Fiera Campionaria di Milano. Fece parte della Delegazione italiana alla Conferenza Internazionale del Lavoro, finchè l'Italia non abbandonò volontariamente quel consesso; collabora a giornali e riviste di primo piano: ha pubblicato notevoli lavori di carattere corporativo e sociale.

Il Conte Gaetano Besana è un pioniere del ciclismo e dell'automobilismo in Italia. A prova di questa sua strenua fede nell'avvenire del turismo basta citare un suo scritto di 35 anni fa (1903), pubblicato in questa rivista, per render conto di un suo viaggio ciclo-alpinistico nel Trentino, avendo per itinerario Milano-Lecco-Sondrio-Aprica-Edolo-Tonale-Malè-Trento-Arco-Riva-Brescia-Milano.

Il Veloce Club di Milano nel 1910 lo eleggeva a proprio Presidente.

Quando s'iniziavano il motociclismo e l'automobilismo con le costose, imperfette, pesanti macchine concepite sulla tradizione dei vecchi mezzi di trasporto e costrette a cimentarsi con le pessime strade di allora e col misoneismo della gente di campagna, che guardava di traverso i loro primi utenti, il Conte Besana fu motociclista, socio, poi Consigliere del Moto Club d'Italia e infine Presidente del Moto Club Lombardo, partecipando fra l'altro all'adunata dell'aprile 1915 e al *raid* Milano-Barcellona.

Come al ciclismo e al motociclismo, egli si dedicò con lo stesso fervore all'automobilismo. Socio dell'Automobile Club dal 1905, vi ebbe cospicui uffici e rappresentanze in Commissioni, Congressi e manifestazioni memorabili; fece nel 1911 il giro della Spagna e, scoppiata la Grande Guerra, fu volontario, raggiungendo il grado di Capitano automobilista. Altamente benemerito, contribuì con altri, che furono all'avanguardia dell'automobilismo, a creare le condizioni necessarie al sorgere in Italia di un'industria automobilistica, giunta oggi ad una potenza di cui possiamo gloriarci.

L'azione del nostro Sodalizio fu sempre rivolta alle masse. La bicicletta aveva bensì, fin dal suo primo apparire, conquistato le simpatie degli sportivi, ma il ciclismo come *sport*, per quanto destinato a diffondersi, non avrebbe mai superato i limiti di tale esigua minoranza. I pionieri lo intuirono invece come mezzo pratico di uso comune, estensibile ai più, probabilmente a tutti, e per agire a questo fine ebbe origine il Touring.

Oggi, quindi, entrando l'on. Capoferri a far parte del Consiglio della Consociazione, dove lo accompagna spi-

ritualmente la falange dei lavoratori e dei piccoli e medi impiegati, a cui egli prodiga quotidianamente le sue preziose energie, è certo che la sua collaborazione fra noi troverà una sempre maggior disposizione a tutte le manifestazioni di turismo popolare, nelle molteplici vie che per le provvidenze del Regime gli sono ora aperte.

D'altro lato, uomini come il Conte Gaetano Besana che, avendo coltivato fin dall'età giovanile il ciclismo prima, il motociclismo e l'automobilismo poi, ne serbano freschi i ricordi e vissero la storia dei successivi trapassi per cui il turismo è penetrato nel Paese come una delle sue più importanti funzioni normali, uomini si fatti – diciamo – impersonano una tradizione che nel Consiglio Direttivo della C.T.I. è sempre stata rappresentata. La collaborazione del Conte Besana non potrà, quindi, che esplicarsi in un validissimo contributo personale ai diversi rami della nostra attività.

Una graditissima visita di S. E. il Ministro per la Cultura Popolare.

Quasi contemporaneamente alla pubblicazione del numero di dicembre de *Le Vie d'Italia*, non in tempo, quindi, per darne in esso comunicazione ai Lettori, la Consociazione Turistica Italiana ha ricevuto la visita molto gradita di S. E. l'on. Dino Alfieri, Ministro per la Cultura Popolare. Accompagnato da S. E. il Prefetto, dal Podestà di Milano e da altre personalità, l'on. Alfieri si è recato alla C.T.I. nel pomeriggio del 26 novembre. Ricevuto dal Presidente Sen. Bonardi, dai vice-presidenti ing. Bertarelli e ing. Gorla, dai Consiglieri sen. de Capitani, sen. Raimondi, comm. Moro, conte Besana, dal Sindaco rag. Magnocavallo, dal Segretario Generale dott. Gerelli, il Ministro è stato guidato in una rapida visita ai vari reparti della C.T.I. e via via gli sono state mostrate carte, guide, pubblicazioni. Egli si è in special modo soffermato nella sezione cartografica, dove si è particolarmente interessato dei lavori in corso. Il sen. Bonardi gli ha poi rivolto un indirizzo di saluto, cui l'on. Alfieri ha risposto esprimendo al Presidente e al Consiglio la viva simpatia e l'alto interesse del Duce per l'opera di propaganda turistica e di fervida italianità svolta dalla Consociazione.

Soci vitalizi all'ordine del giorno per il conguaglio delle loro vecchie quote.

Nel fascicolo di ottobre de *Le Vie d'Italia* alcuni Soci vitalizi hanno invitato i colleghi a conguagliare la quota sottoscritta al momento della loro adesione alla C.T.I. con l'attuale, portata, pel 1938, a L. 350. Questo appello ha trovato larga corrispondenza e pronta adesione. L'esempio dei promotori fu immediatamente seguìto da un numeroso stuolo di Vitalizi, oltre 100.

Se, come speriamo, il loro numero crescerà con lo stesso ritmo, potremo registrare nei fasti del Sodalizio un altro di quei plebisciti che ricorrono non infrequenti nei 43 anni della sua storia e costituiscono la prova più eloquente della intima fusione di idee e di propositi esistente nella compagine sociale.

Non ripeteremo qui le ragioni morali che i promotori addussero a giustificare la loro campagna per il conguaglio. Esse sono troppo evidenti e si riassumono crudamente in due cifre. I Soci vitalizi anziani contribuiscono al bilancio annuale della C.T.I. con un apporto di L. 7.50, mentre per i nuovi Vitalizi che versano L. 350 questo apporto si eleva a L. 17.50 e per gli Annuali raggiunge le L. 22.20.

Registriamo qui, con non dissimulata fierezza, un terzo manipolo di benemeriti che, aderendo all'invito dei promotori di questa « *leva della solidarietà* », vollero spontaneamente « allineare » la loro quota. Ad essi, come a tutti coloro che ne seguiranno l'esempio, l'espressione della nostra viva compiacenza.

Augias Cap. Rag. Umberto – Roma.
Ascoli Aldo, Contrammiraglio – Roma.
Bacchi Rag. Cav. Alfredo, Console della C.T.I. – Bentivoglio.
Battaglia Ing. Mario – Roma.
Bassi Antonietta – Milano.
Boncompagni Ludovisi Princ. Dr. Cav. Paolo – Citerna.
Bellini Cesare – Addis Abeba.
Biraghi Pompeo – Milano.
Carlevaro Alessandro – Genova.
Collegio degli Scolopi – S. Domenico di Fiesole.
Cantoni Gen. Gr. Uff. Alfredo – Roma.
Casaretto Pietro – Genova.
Calzolari Giuseppe – Santa Margherita Ligure.
De Pignier Anna Maria – Roma.
Dall'Orso Comm. Giovanni – Chiavari.
Di Rosa Rag. Salvatore – Agrigento.
Davanzo Leonardo – Milano.
Della Rovere Bey Cav. Uff. Ezzelino – Alessandria d'Egitto.
Daniele Prof. Ermenegildo – Pisa.
De Pignier S. E. Gen. Gr. Uff. Augusto – Cagliari.
Ellero De Angeli Gioconda – Milano.
Engler Carlo – Roma.
Ferrua Giovanni – Carrù.
Ferracini On. Comm. Silvio – Torino.
Goisis Comm. Lodovico – Milano.
Giacomelli Avv. Comm. Carlo – Roma.
Gidoni Prof. Don Mario – Venezia.
Gallina Gen. Comm. Augusto – Torino.
Galbiati Guido – Milano.
Gualtieri S. E. Sen. Gen. Nicola – Roma.
Gajal de La Chenaye Conte Comm. Luigi – Torino.
Grassi Gen. Gr. Uff. Noè – Roma.
Linch Ing. Gr. Uff. Carlo – Roma.
Lanfranchi Giuseppe – Pavia.
Lionti Prof. Dr. Girolamo – Bengasi.
Lo Giudice Prof. Dott. Pietro – Brescia.
Lawley Ten. Roberto – Console C. T. I. – Siena.
Levi Ten. Col. Cav. Ippolito – Torino.
Maggioni Ing. Luigi Gustavo – Roma.
Mottola di Amato Dr. Francesco – Napoli.
Mello Renzo – Venezia.
Magistretti Ing. Luigi – Milano.
Modena Rag. Comm. Arrigo, Capo C. della C.T.I. – Tripoli.
May Paul – Amsterdam.
Maggiani Padre Venanzio – Genova-S. Fruttuoso.
Marzotto Gr. Cr. Gaetano – Valdagno.
Marzotto Umberto – Valdagno.
Marzotto Giannino – Valdagno.
Marzotto Paolo – Valdagno.
Marzotto Domenico – Valdagno.
Marzotto Vittorio Emanuele – Valdagno.
Negri Ing. Edoardo – Genova Pegli.
Parodi Michele – Genova.
Pozzi Oreste – Alessandria.
Piazzoni N. H. Avv. Comm. Alessandro – Roma.
Panelli Martino, Console della C.T.I. – Legnano.
Pistarini Avv. Gr. Uff. Giacinto – Torino.
Roscioli M. R. P. Agostino – Carpineto Romano.
Rossi Dr. Cav. Mario – Asmara.
Rocca Comm. Rag. Ernesto – Galliano di Eupilio.
Ricaldoni Gen. Comm. Ottavio – Savona.
Sacchettini M. R. P. Enrico P. L. – S. Domenico di Fiesole.
Scaramuzza Ing. Gino – Torino.
Scotti Avv. Comm. Arturo – Parma.
Stella Enrico – Ariano Polesine.
Soldini Gabriella – Milano.
Sanguinetti Comm. Giorgio – Trieste.
Spitz Cav. Adolfo G. – Portofino Mare.
Sebellin Avv. Cav. Uff. Luigi – Bologna.
Strigini Giovanni – Milano.
Soranzo Conte Cav. Uff. Gustavo – Mestre.
Sacerdote Jachia Avv. Giuseppe – Torino.
Sgarzi Conte Cav. Luigi – Verona.
Tamaro Lucia – Monfalcone.
Tomitano Nob. Maria – Treviso.
Toscani Pietro Adolfo – Tucuman.
Vaccari Dr. Ing. Cav. Uff. Giuseppe – Milano.
Viti M. R. Sac. Vincenzo, Console scolastico della C.T.I. – S. Domenico di Fiesole.
Vecchio Mario – Milano.
Zane Giuseppe – Roma.
Zaini Pier Angelo – Milano.

La somma necessaria all'allineamento della quota è di: L. 200 per i Vitalizi iscritti fino al 31 dicembre 1931; L. 150 per quelli iscritti a tutto il 31 dicembre 1935; L. 100 per quelli iscritti successivamente.

Alcuni Soci ci hanno inviato una parte della somma occorrente per l'allineamento della loro quota. Pubblicheremo i nomi di questi benemeriti Vitalizi via via che essi avranno completato il versamento.

Le nuove tessere della C. T. I.

Con la mutata denominazione del nostro Sodalizio si è reso necessario anche il rinnovo delle tessere sociali che, d'ora innanzi, saranno intestate alla «Consociazione Turistica Italiana».

Tutti i nuovi Soci riceveranno gratuitamente la tessera così modificata. Quanto ai vecchi Soci – e sono certo molti – che desiderano provvedersene, per sostituirla a quella attualmente posseduta, la nostra Amministrazione la invierà loro mediante il pagamento di L. 1.— in Italia, Impero e Colonie, L. 1.50 all'Estero. La nuova tessera sarà in cartoncino tanto per gli Annuali quanto per i Vitalizi. Sono però a disposizione dei Soci, sia Annuali sia Vitalizi, elegantissime tesserine in pelle, al prezzo di L. 3 in Italia, Impero e Colonie, L. 3.50 all'Estero.

Avviso ai ritardatari!

Con questo numero Le Vie d'Italia *entrano nel loro 44º anno. Per una pubblicazione periodica è un'età quasi veneranda. Ma* Le Vie d'Italia, *lungi dall'invecchiare con gli anni, cercano di ringiovanire continuamente e di espandere la loro potenza vitale in freschezza e in sostanza. Gli Italiani seguono la Rivista in sempre maggior numero, testimoniandoci il loro pieno e cordiale consenso, e l'aumento costante degli abbonati è per noi ragione di fierezza e impulso a progredire.*

Questo progressivo favore del pubblico ci rende più facile esortare l'esigua schiera dei ritardatari a rinnovare l'abbonamento scaduto, inviando all'Amministrazione l'importo di L. **25,50** *(Estero L.* **45,50**).

In questo stesso numero, impresso per intero in rotocalco, i Lettori troveranno un'altra prova della nostra precisa e decisa volontà di perfezionare i mezzi tecnici della Rivista, affinchè essa possa esprimere in modo sempre più degno l'aumentata importanza del suo contenuto e conseguire i fini di propaganda e di cultura che, interpretando il programma della C.T.I., si propone.

Esempi da imitare.

Siamo lieti di iniziare il nuovo anno con un altro copioso elenco di Soci Vitalizi che hanno spontaneamente inviato la quota integrativa di L. 22.50 o di L. 30 – secondo, cioè che si tratti di Soci iscritti con la quota di L. 150 (prima del 1932) o di L. 200 (dal 1932 al 1935) –, a rimborso della somma versata dalla nostra Amministrazione per convertire il loro contributo in Rendita 5%.

Dott. Tullio Giaretta, Vicenza; Gorini Bice, Milano; Fogliotti Maria Adele, Arona; Padre Corrado Aleyson, Torino; Ing. Roberto Grizi, Roma; Prof. Franco De Vecchi, Milano; Commendator Silvio Meriggi, Pavia; Ing. Piero Ramelli, Milano; Ing. Francesco Puglisi, Messina; Ing. Tommaso Ramella Votta, Chianciano Bagni; Prof. Pietro Meo, Cesena; Dott. Ing. Cav. Antonio Mayorana, Trieste; Ing. Paolo Bruni, Milano; Ing. Federico Calabria, Fidenza; Ing. Emanuele Sogna, Torino; Dott. Ing. Enrico Casnati, Cantù; Ing. Cav. Uff. Luigi Bruschetti, Roma; Dott. Comm. Ubaldo Gori, Pistoia; Ing. Cav. Nicolangelo Camposenarcone, Campobasso; Dott. Cav. Uff. Angelo Bellati, Venezia; Sac. Romualdo Finotto, Biella; Don Arnoldo Dal Secco, Treviso; Teologo Antonio Vandano, Console della C. T. I., Castagnole Piemonte; Dott. Prof. Don Francesco Zoara, Trento; Sac. Domenico Abbo, Genova; Sac. Giuseppe Porcù, Cabras; Dott. Giovanni Battista De Maria, Villa San Costanzo; Padre Rettore del R. Istituto Sordomuti, Genova; Carnelli Sandro, Napoli; Santecchi Mirko, Genova-Pegli; Rag. Giovanni Bono Ferrari, Camogli; Rag. Carlo Roma, Milano; Dott. Franco Quarenghi, Bergamo; Giannoni Giotto, Monte San Savino; Gramola Massimo, Milano; Dott. Basilio Torcello, Monesiglio; Dott. Salvatore Morandi, Cannuzzo; Cav. Emilio Leggiardi, Aosta; Bovone Felice, Torino; Dott. Serafino Gaddini, Roma; Rag. Cesare Paramucchi, Faenza; Bordone Leonida, Anacapri; Rag. Piero Bogni, Milano; Notari Bernardo, Mantova; Cap. Cav. Mario Pellizzetti, Gerano; Conte Cav. Camillo Oddi Baglioni, Console della C.T.I., Firenze; Avv. Fernando Colombi Guidotti, Parma; Gonnelli Augusto, Marina di Pisa; Penzo Guido, Cona; Molinari Giovanni, Genova-Sestri; Dott. Ferruccio Ferri, Perugia; Dott. Ernesto Vercalli, Reggio Emilia; Trevese Andrea, Castelfranco Veneto; Albuzzi Annibale, Milano; Rag. Attilio Cianci, Milano; Rag. Luigi Cervellini, Treviso; Rag. Guglielmo Rava, Genova; Serra Enrico, Ravenna; Dott. Esther Rottondo, Genova-Pegli; Conte Dott. Ing. Comm. Armano Cappello, Bologna; Barone Generale Comm. Vincenzo Minnucci Albamonte, Roma; Colonnello Alceste Grifoni, Fiume; T. Colonnello Dott. Cav. Ugo Siliprandi, Torino; On. Senatore Dott. Pietro Niccolini, Ferrara; Radice Eugenio, Milano; Olivo Mario, Milano; N. H. Luigi Perego, Milano; T. Colonnello Cav. Francesco Giannelli, Messina; S. E. Dott. Carlo Manno, Salerno; Gordon Watson Evelyn, Londra; Novelli Nemesio, Spoleto; Prof. Quinzio Bagnara, Torre Pellice; Geom. Ottorino Cucci, Spoleto; Carisio Roberto, Milano; Leni Enrico, Milano; Lattes Giorgio, Roma; Dott. Riccardo Memeo, Andria; Comola Urbano Francesco, Milano; Vaghi Giulio, Milano; Focardi Galileo, Firenze; Fabris Nicolò, Trieste; De Toni Giovanni, Venezia; Casciello Omero, Bologna; De Silvestri Antonio, Milano; Papini Antonio, Firenze; Pellegrini Domenico, Noli; Rag. Giovanni De Simoni, Milano; Garella Giovanni, Castello di S. Gennuario di Crescentino; Porta Enrico, Firenze; Ricci Angelo, Milano; Sant'Andrea Giovanni, Milano; Avv. Umberto Simonati, Cavarzere; Sponza Nicolò, Trieste-Roiano; Sella Aldo, Cossato; Dossena Agostino, Firenze; Avv. Angelo Biscaro, Treviso; Balbiano Gino, Incisa Scapaccino; Chiussi Carlo, Parma; Ribatto Costantino, Pettinengo; Loro Piana Franco, Quarona Sesia; Dott. Francesco Miti, Bologna; Dott. Giuseppe Bonelli, Castelletto Stura; Moreno Enrico, Milano; Cav. Adalberto Manzetti, Casale Monferrato; Bellici Romolo, Camogli; Dott. Gianfranco Vandoni, Milano; Tanzarella Antonio, Torino; Dott. Pino Somarello, Monza;

Genestreti Aldo, Rimini; Fanti Ettore, Piacenza; Geom. Giovanni Fizzotti, Novara; Veronesi Silvio, Venezia; Lamma Aroldo, Bologna; Avv. Ferruccio Falaschi, Siena; Dott. Teodorico Morra, Torino; Trivioli Giulio, Merate; Dott. Cav. Arturo Rebichini, Jesi; Prof. Antonio Rios, Alba; Prof. Vincenzo Federici, Roma; Ing. Gabrio Lancia, Milano; Rag. Cav. Giuseppe Bertero, Vercelli; Ing. Milziade Nastri, Barletta; Ing. Gino Framiosi, Roma; Ing. Gaspero Barblan, Todi; Dott. Comm. Raimondo Garoglio, Torino; Ing. Piero Del Monte, Napoli; Arch. Prof. Adello Colzi, Prato; Rag. Cav. Francesco Ponti, Milano; Rag. Comm. Carlo De Mattia, Milano; Ing. Vincenzo Cortese, Clusone; Loro Piana Paola, Quarona Valsesia; Bianchi Maria Angela, Perugia; Codignola Rosina, Bergamo; Prof. Comm. Giuseppe Antonini, Milano; Generale Comm. Carlo Testero, Genova; Marchese Dott. Lamberto Frescobaldi, Firenze; Dott. Ing. Gr. Uff. Luigi De Orchi, Roma; Conte Dott. Gian Ludovico Sola Cabiati, Milano; Marchese Dott. Nicola Serafini, Fabriano; Colonnello Cav. Uff. Ferruccio Bignamini, Padova; S. E. il Generale Comm. Carlo Tironi, Roma; di Girolamo Virginio, Terni; Ruggini Oreste, Milano; Veronesi Antonio, Venezia; Dr. Ing. Franco Moneta, Milano; Dr. Ing. Alessandro Di Pasquale, Palermo; Dr. Giuseppe Donadù, Console della C. T. I., Nulvi; Dr. Umberto Gianesi, Firenze; Rag. Alfredo Henry, Torino; Cav. Alberto Tinaghi, Roma; Sacerdote Agostino Menegoz, Voghera; Avv. Cav. Luigi Scola, Albenga; Rag. Cav. Agostino Chiari, Parma; Rag. Carlo Lagorio, Imperia; Magg. Cav. Pietro Gentili, Monsummano; Dr. Paolo Telesforo, Foggia; Sacerdote Enrico Sacchetto, Torino; Conte Agostino Calori Stremiti, Modena; Contessa Bice Greppi Barbiano di Belgioioso, Milano; Ceretto Alberto, Roma; Mossolin Lincoln, Torino; Cirla Angelo, Milano; Alberti Luigi, Laveno-Mombello; Berni Giovanni, Mantova; Martini Felice, Fiume; Marini Alberto, Torino; Vevacqua Gaetano, Reggio Calabria; Ponzo Chiaffredo, Castigliole di Saluzzo; De Cecco Armando, S. Biagio di Callata; Bianchi Antonio, Como; Bossaglia Aldo, Genova; Ottolenghi Pacifico, Torino; Mo Ettore Enrico, Rivarolo Ligure; Pivano Ettore, Biella; Cav. Gr. Cr. Sandro Giuliani, Milano; Ing. Enrico Amendola, Caserta; Prof. Luigi Pongiglione, Genova; Dott. Ing. Comm. Attilio Colombo, Roma; Dott. Gr. Uff. Gaetano Balducci, Roma; T. Colonnello Cav. Francesco Pellegrini, Firenze; Conte Fabio Asquini, Fagagna; Prof. Sac. Bartolomeo Dal Bianco, Rovereto; Dradi Ugo, Ravenna; Rag. Emilio Barberis, Milano; Dott. Giulio Guasone, Alessandria; Rivaro Edoardo, Genova-Sampierdarena; Dott. Vincenzo Sangiorgi, Catania; Borso Pietro, Bressanone; « Calciocianamides », Consorzio per la vendita in Italia, Roma; Colonnello Cav. Uff. Secondino De Mia, Scerni; Barone Ing. Tancredi Fassini Camossi, Torino; Avallone Luigi, Cava dei Tirreni; Cav. Virgilio Saitta, Napoli; Prof. Piero Argentina, Francavilla Fontana; Geom. Cav. Angelo Perego, Venezia; Ing. Arturo De Benedetti, Torino; Majoni Giuseppina, Torino; Gustavo Dina, Torino; Padre Costantino Nardecchia, Arpino; Don Giuseppe Biasiori, Castel Tesino; Mons. Prof. Giacinto Rascioni, Assisi; Marino Giacinto, Torino; Magg. Dott. Cav. Edoardo Carvagliò, Trieste; Avv. Santo Naselli, Catania; Lochi Giuseppe, Riola Sardo; Braia Achille, Biella; Rag. Fortunato Costa, Asmara; Rag. Nicola Tosti, Bari; Pagliai Bruno, Firenze; Dott. Augusto Nicolello, Varallo Sesia; Ricci Bartoloni Ettore, Lugo; Onorato Salvatore, La Maddalena; Avv. Giovanni Schiavoni Sabini, Manduria; Cap. di Corvetta Attilio Solinas, Savona; Rubini Giovanni, San Giovanni in Persiceto; Conte Cav. Camulo Oddi Baglioni, Console della C. T. I., Firenze; Gherri Luigi, Santiago; Gen. di Squadra Aerea Gr. Uff. Felice Porro, Milano; Dott. Ing. Dante Bianchi, Pavia; Dott. Cav. Edgardo Montorsi, Genova; Dott. Ing. Manlio Valerio, Padova; Sac. Domenico Garrone, Cadegliano; Tagliaferro Tigelio, Roma; Dott. Oscar Dailly, Bari; Cav. Girolamo Salini, Trieste; Payr Giuseppe, Gardone Riviera; Dossi Ferdinando, Monza; Minervini Corrado, Napoli; Ing. Mario Pangrazio, Roma; Boggio Franco, Biella; Luca Ettore, Feltre; Notari Dante, Napoli; Cav. Silvio Cirina, Senorbì; Romito Bruno, Trieste; Milano Stelio, Ancona; Cav. Alfonso Abbatantuono, Modugno; Dott. Amedeo Gioia, Roma; Rag. Primo Colombo, Milano; Boratto Armando, Torino; Zucconi Ugo, Firenze; Boccanegra Giacomo, Camerino; Zini Vigna Maria Antonietta, Fornaci di Barga; Fara Puggioni Beatrice, Bogliasco; Pacinotti Ada, Firenze; Prof. Annetta Fontana, Torino; Prof. Elda Frida Gardiol, Torre Pellice; Valerio Valeria, Trieste; Biblioteca Comunale Popolare Circolante, Troina; Don Paolo Babini, Faenza; Mons. Giovanni Borboni, Roma; Rag. Guglielmo Ratto, Genova; Prof. Anna Pellegrini, Genova; Don Paolo Gariboldi, Milano; Rag. Ezio Caruzzi, Addis Abeba; Corticelli Alberto, Milano; Dott. Ing. Paolo Costato, Bologna; Walte Matilde, Thiene; Ravano Alberto, Genova; Bonaventura Pietro, Santa Margherita Ligure; Dott. Vito Catalanotti, Trapani; Cav. Luigi Lamacchia, Bari; Deambrogio Erminio, Torino; Cav. Paride Zanella, Brescia; Rag. Alberto Trivero, Genova; Geom. Luigi Zara, Volpedo; Cav. Antonio Gittardi, Milano; Caretto Ezio, Crescentino; Ronchetti Carlo, Modena; Rag. Nicanere Lancellotti, Montorio al Vomano; Rossi Celeste, Treviglio; Dott. Gregorio Mirone, Catania; Rapetti Enrico, Monza; Anghinelli Anselmo, Milano; Belotti Emilio, Milano; Belpoliti Leopoldo, Verona; Dott. Luigi Borlone, Voghera; Geom. Silvio Bosco, Torino; Dott. Cesare Brunelli, Console della C. T. I., Corciano; Magg. Cav. Costantino Calviello, Napoli; Cav. Camillo Consonno, Milano; Crivelli Giacomo, Milano; Avv. Angelo D'Alessandri, Roma; Dell'Aquila Michele, Milano; Rag. Sebastiano Dodero, Genova; 1° Cap. Pietro Gasbarri, Silvi Marina; Rag. Lorenzo Mezzini, Bologna; Mezzini Giacomo, Bologna; Mussida Francesco, Milano; Muzzarelli Angelo, Brescia; Pellizzola Giovanni, Venezia; Cav. Mariano Francesco Pizzi, Roma; Bramante Pietro, Roma; Dott. Francesco Monaco, Napoli; De Petra Giuseppe, Terni; Zorzi Italo, Ponte Tresa; Cav. Roberto Toschi, Verona; Galli Alfonso, Modena; Dott. Giuseppe Zuffo, Messina; Palmera Salvatore, Campobasso; Boletti Giuseppe, Cossila San Grato; Dott. Carlo d'Amato, Matera; Fattarsi Carlo, Trento; Cap. di Vascello Federico Carlo Martinengo, Roma; Geom. Giuseppe Vella Urso, Licata; Zavarise Serafino, Roma; Silva Ettore, Roma; Dott. Carlo Biancardi, Ceriano Laghetto; Tagliaferri Aristide, Mandello del Lario; Avv. Vittorio Coen Porto, Venezia; Sartori Corrado, Trento; Ponti Antonio, Milano; Rossignoli Felice, Torino; Battaglia Alberto, Milano; Ing. Luigi Scalzo, Napoli; Dott. Cav. Francesco Alemani, Milano; Ing. Ettore Cazzola, Pella Novarese; Ing. Domenico Cereti, Genova; Ing. Giorgio Ermolli, Milano; Ing. Comm. Ugo Gobbato, Milano; Ing. Cav. Uff. Piero Matthiessen, El Biar (Algeri); Dott. Ing. Comm. Bartolomeo Nogara, Roma; Ing. Comm. Franco Raineri, Milano; Geom. Cav. Uff. Aristodemo Basini, Forlì; Gr. Uff. Filippo Martinengo, Roma; Cav. Uff. Arturo Mattaliano, Palermo; Ing. Duilio Sansoni, Omegna; Ing. Aldo Giovanni Rossi, Ivrea; Prof. Giuseppe Scandol, Console Scolastico della C. T. I., Varese; Cav. Uff. Carlo Masera, Torino; Ing. Mario Lualdi, Torino; Ing. Luigi Bergamini, Console della C. T. I., Brescia; Dott. Cav. Pietro Vanzini, Bologna; Ing. Rodolfo Vanzetti, Milano; Ing. Prof. Andrea Tarchetti, Pisa; Ing. Eugenio Tamburini, Milano; Ing. Mario Santangeli, Milano; Comm. Alessandro Bonzanini, Rapallo; Avv. Cav. Uff. Ugo Donzelli, Firenze; Colonnello Comm. Mario Perrelli, Mogadiscio; Marchese Generale Comm. Mariano Clavarino, Genova; T. Colonnello Cav. Oliviero De Rossi, Roma; Colonnello Cav. Uff. Alberto Civalieri Inviziati di Masio, Torino. *(Continua)*.

La « Campagna del Mezzo Milione ».

Registriamo nuove benemerenze dei Soci per la « *Campagna del mezzo milione* ».

Fra i possessori dei « Buoni-Premio » compresi tra i numeri 3301-3400 e 3401-3500 sono stati di recente sorteggiate due copie dell'*Atlante Internazionale* e del volume *Gli Stati del Mondo*. La sorte ha favorito il Cav. Giuseppe Carrara, Console della C. T. I., Stazione Segnali Castello, Taranto, e il 1° Cap. Cav. Michele Cipriani, Console Militare della C. T. I., Distaccamento del 12° Regg. Fanteria, S. Michele del Carso.

Le Vie del Mondo.

Il fascicolo di gennaio de *Le Vie del Mondo* ha questo interessante sommario: G. BOBICH – *La Bulgaria*; G. CAPRA – *L'isola di Formosa*; C. O. – *La scuola musulmana del Cairo*; R. GREENHAM – *Sidney, nel suo III cinquantenario*; U. ADEMOLLO – *La Russia in Asia*; L. C. HOFMANN – *Il « National Kruger Park »*.

Sono complessivamente 120 pag., 130 illustrazioni in nero, 2 tavole in tricromia, 4 tavole in rotocalco, 5 cartine geografiche. Abbonamento annuo: L. 50.50 (Estero L. 75.50); semestrale L. 25.50 (Estero L. 38).

Lo chassis della vostra auto è soggetto, durante la stagione invernale, a condizioni di lavoro particolarmente gravose. Proteggetelo con un

Servizio Mobiloil

ottenibile presso le Stazioni Servizio Mobiloil

L'avviamento istantaneo..

è possibile anche sotto zero quando il motore è lubrificato con

Mobiloil Arctic

Facili cambi di marcia...

si ottengono in inverno lubrificando gli ingranaggi del cambio e differenziale con

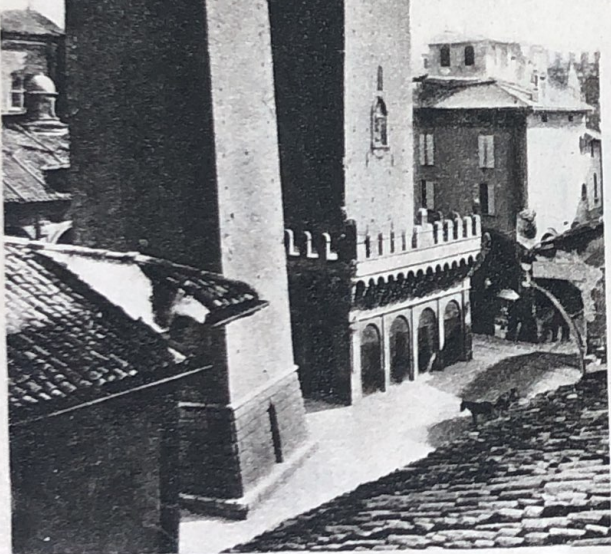
Mobiloil "CW"

VACUUM OIL COMPANY S. A. I.

Le tagliatelle al "ragù"
le tagliatelle verdi
i tortellini in brodo
le cotolette al prosciutto
i petti di pollo tartufati...

tutte le classiche specialità petroniane Voi potete gustarle a Milano, all'ombra del Duomo, così come le gustereste nelle più reputate trattorie di Bologna, all'ombra della Garisenda e degli Asinelli. Il

RISTORANTE TOURING

diretto da un'autentica illustrazione dell'arte e della tecnica cucinarie, Vi offre infatti tutte le più ghiotte e saporose specialità gastronomiche delle varie Regioni d'Italia. **I migliori cibi, coi vini migliori,** in un ambiente nuovissimo, signorile, familiare, dove la griglia e lo spiedo funzionano sotto gli occhi del Cliente, proprio come nelle accoglienti trattorie del buon vecchio tempo. Il

RISTORANTE TOURING

completa la grandiosa, moderna attrezzatura dell'

ALBERGO TOURING

MILANO - VIA I. U. TARCHETTI N. 2

ITINERARI GASTRONOMICI

LA CUCINA BOLOGNESE

Pubblichiamo volentieri una relazione sulla cucina petroniana (limitata alla città di Bologna), favoritaci dal Socio cav. Gaetano Ruffo di quella città. Egli mostra di aver interpretato in modo esemplare il programma pubblicato ne Le Vie d'Italia *dello scorso luglio, ed ha seguito con intelligente fedeltà gli esempi da noi offerti con gli itinerari gastronomici di Firenze e di Venezia, apparsi rispettivamente nei fascicoli di luglio e ottobre 1937.*

Poichè da varie parti cominciano a giungerci contributi di cordiale collaborazione, confidiamo nel crescente favore del pubblico, dal quale aspettiamo aiuto e consiglio.

La relazione del cav. Ruffo è, come noi desideriamo, lodevolmente ridotta al minimo necessario, priva cioè di fioriture letterarie e di storiche ridondanze, che sarebbero fuor di luogo in questo genere di lavori, destinati a illuminare il forestiero che ha fretta e non vuole indugiare nella lettura di lungaggini superflue.

La grassa Bologna offre ai buongustai il dono prezioso delle « paste asciutte » e delle minestre, di cui elencheremo le peculiari qualità gastronomiche, mentre quasi nulla di caratteristico essa offre quanto ai piatti di carne, di pesce e di verdura, nè quanto ai vini e ai liquori.

Premettiamo che l'accusa mossa alla cucina bolognese di essere eccessivamente grassa e, quindi, dannosa allo stomaco è indubbiamente esagerata, poichè la ben dosata preparazione dei condimenti riesce ad attenuare di molto questo problematico difetto, del resto largamente compensato dalla squisitezza dei suoi prodotti migliori.

La base essenziale delle minestre bolognesi, in genere, è la pasta all'uovo, che tanto nelle famiglie come nei ristoranti è preparata a mano, col matterello e lo spianatoio, adoperando uova fresche in proporzione di otto per ogni chilogrammo di fior di farina.

La pasta all'uovo alla bolognese si differenzia nettamente da quella usata altrove nella preparazione delle fettuccine, per il suo maggior spessore e per l'impasto che, essendo più sodo, ne fa maggiormente gustare il sapore.

Per la preparazione di alcuni piatti si usa invece la pasta verde, ottenuta includendo nell'impasto spinaci cotti e passati.

Ecco ora l'elenco delle diverse « paste asciutte » e minestre di tipo prettamente petroniano.

Le tagliatelle alla bolognese sono il piatto più comunemente usato nella tavola cittadina. Esse si ottengono piegando la sfoglia di pasta all'uovo e tagliandola in lunghe strisce, che possono essere di varia larghezza ma che, generalmente, per la pasta asciutta, raggiungono il centimetro e vengono servite col *ragoût* (o, nella disinvolta italianizzazione di questo vocabolo, *ragù*), il condimento base della cucina bolognese, che merita qualche precisazione.

Per preparare questo prelibato intingolo è necessario mettere al fuoco, con ottimo burro, un battuto di sedano, carota e poca cipolla, facendolo soffriggere fino alla rosolatura, e aggiungere poi, con sale e pepe e odore di noce moscata, carne magra di manzo tritata, che deve cuocere molto lentamente. A mezza cottura, si aggiunge conserva di pomodoro stemperata in acqua, e, quando l'intingolo è già denso, vi si versa un po' di vino bianco secco. Se la dosatura dei varî ingredienti è moderata e, soprattutto, se la conserva di pomodoro, non eccedendo in quantità, permette di far gustare, l'aroma degli altri ingredienti ed il sapore della carne questo intingolo è veramente squisito e le tagliatelle che si condiscono con esso, se non siano eccessivamente cotte, come purtroppo a Bologna accade spesso (sebbene cominci a diffondersi in materia il salutare esempio delle cucine meridionali), riescono davvero appetitose.

Talora, col medesimo intingolo vengono anche condite le tagliatelle verdi o gli « *stricchetti* », specie di rettangoli di pasta gialla o verde, stretti con le dita al centro ed assai in uso nella tavola bolognese.

Altro piatto di pretta marca petroniana è quello delle lasagne verdi al forno.

Questa ghiotta vivanda si prepara disponendo in un apposito recipiente largo e basso, a strati sovrapposti, strisce di pasta verde lunghe quanto il recipiente stesso e larghe circa sette od otto centimetri, alternate con strati di *ragoût* misto a panna ed a formaggio parmigiano grattugiato. Il tutto, così predisposto, si cuoce al forno, e le lasagne vengono servite calde, leggermente rosolate e tagliate in blocchi quadrangolari.

In mancanza di panna, molti fanno uso di *béchamel* (l'Artusi traduce la parola in *balsamella*) piuttosto liquida.

Col *ragoût* si condiscono anche varie forme di pasta comune, fresca o secca, molto usate a Bologna: i maccheroni, corti cannoli arrotondati, e la « gramigna » o « capricciosa », specie di grossi spaghetti di pasta fresca, tagliati in pezzi della lunghezza di circa dieci centimetri. Questi tipi di pasta si condiscono anche con salsiccia di maiale aperta, e soffritta con burro e poca conserva di pomodoro, intingolo di semplice e rapida preparazione, ma saporosissimo.

Le tagliatelle al prosciutto sono un altro piatto esclusivo della cucina felsinea, e, a differenza di quelle alla bolognese, il cui consumo si è diffuso in altre città emiliane, vengono preparate quasi soltanto in città ed in provincia.

La preparazione di questo saporito condimento è assai semplice, limitandosi a far soffriggere il prosciutto, tagliato a piccoli dadi, in ottimo burro, con aggiunta di conserva di pomodoro stemperata in poca acqua; ma è necessario tener presente, ad evitare che la parte magra del prosciutto rapidamente si indurisca, perdendo succosità e sapore, di far cuocere prima la parte grassa, aggiungendovi poi quella magra all'ultimo momento.

Ed eccoci ai tortelli da vigilia, che sono molto in uso come minestra di magro.

Si taglia la pasta all'uovo in dischi del diametro di circa 5 centimetri, servendosi di un apposito stampo, e si riempiono con un composto di ricotta mista a prezzemolo e aromatizzata con noce moscata. Le pastelle vengono poi chiuse, ripiegando i dischi di pasta all'uovo nella caratteristica forma del tortello, messe a cuocere in poca acqua e servite con burro e formaggio parmigiano. Il condimento classico di questo cibo delicatissimo vien però spesso sciupato con l'aggiunta di salsa di pomodoro, che lo priva in buona parte dell'aroma e del sapore caratteristici.

Prima di passare alle minestre in brodo, ci preme far notare che a Bologna il brodo di manzo è quasi sempre ottimo e saporoso, per l'uso invalso di macellare bestiame adulto, che dà carne non sempre tenera e succosa, ma, in compenso, brodo squisito.

Non è, quindi, molto consigliabile ai buongustai di mangiare a Bologna bistecche o scaloppe di manzo, che

sono ben lontane dalla tenerezza e dal gusto famoso di quelle fiorentine.

I tortellini in brodo, giustamente celebri, sono pari alla fama che li onora. È la regina delle minestre, e quando sia sapientemente preparata, non teme rivali. Naturalmente, il segreto della buona preparazione consiste nel ripieno, che deve essere composto con molta cura e ben dosato.

Si passano per due volte al tritacarne, in parti uguali, mortadella, prosciutto magro, lombo di maiale cotto al burro e salsiccia di maiale fritta; si impasta poi il tutto con uovo, burro, formaggio parmigiano, pepe e noce moscata e, col ripieno ottenuto, si formano i tortellini, utilizzando dischetti di pasta di circa tre centimetri di diametro.

Desiderando un ripieno meno saporoso, ma più delicato, si può sostituire alla salsiccia, petto di pollo o vitello al burro.

I tortellini, cotti in brodo di manzo e di pollo, senza aromi e senza pomodoro, sono indubbiamente la più gustosa e la più prelibata delle minestre. Sono molto in uso in città ed in provincia anche le tagliatelle in brodo, sottilissime, ed i passatelli, specie di composto di uovo, burro, formaggio parmigiano e noce moscata, passati attraverso uno stampo che li plasma in cilindretti di circa mezzo centimetro di diametro e sei o sette di lunghezza.

Con questa rapida rassegna abbiamo esaurito il campo delle «paste asciutte» e delle minestre di pretta marca petroniana.

Quanto ai piatti di carne, basta la cotoletta alla bolognese per tener alta la fama della città anche in questo particolare settore della sua cucina.

Essa consiste in una scaloppa di vitello impanata, coperta di fette di formaggio e di prosciutto, e cotta poi nel burro con pochissimo pomodoro.

Si fanno le cotolette alla bolognese anche con petti di pollo e di tacchino, e i buongustai usano ricoprirle di tartufi.

Abbondano anche a Bologna salumi conservati di varia specie; ma, volendo noi parlare soltanto delle specialità, dobbiamo mettere in singolare evidenza la mortadella, che ha qualità sue proprie di forma, di colore, di gusto e che è ormai assai diffusa, non solo in tutta Italia, ma anche all'Estero, e fin oltre l'Oceano.

La vera mortadella è fatta di puro maiale, ed è notevole il lieve gusto di aglio e il colore rosato della massa di carne ben pestata, che spicca fra il biancheggiare del lardo abbondante. La carne, pestata forse più di ogni altro salume analogo, viene insaccata in vesciche di eccezionale grandezza e poi cotta. Le larghe fette che risultano al taglio tramandano un aroma tutto speciale e hanno un sapore che incontra il gusto della generalità.

In pratica, come avviene ovunque per ogni genere di salumi, si fanno mortadelle con tutti i generi di carne, forse anche con quelli meno sospettati: ma giova riconoscere che anche le mortadelle meno ortodosse conservano il gusto essenziale del prodotto genuino.

A Bologna si fa largo consumo di ottima frutta proveniente dalle feraci campagne circostanti, e di svariatissime qualità di dolci; ma l'unica specialità in quest'altro settore della tavola petroniana è costituita dal *certosino*, che appare su tutti i deschi famigliari in occasione delle feste natalizie, saporito e drogato impasto di farina di grano e di castagne, spezie, cioccolato, miele, mandorle, zucchero e scorza di arancio, cotto in forma di disco e ricoperto di frutti canditi.

La campagna e le colline bolognesi non producono vini tipici; ma a Bologna, come in altre parti dell'Emilia, vi è una vera specialità: – diciamo così – un *modus bibendi*. Infatti, mentre anche a Bologna, come altrove, si serve il vino in misure di un quarto, di mezzo litro, ecc., generalmente è preferito il vino imbottigliato, in modo ed in tempo che lo rendono spumeggiante: e, altra particolarità, del vino, sia pur imbottigliato e chiuso con tappo assicurato da uno spago a croce, sturata a richiesta la bottiglia, si consente l'uso a consumo.

I vini imbottigliati, frizzanti e spumeggianti, che si preferiscono a Bologna, sono il rosso *Lambrusco*, che viene dal Modenese e dal Reggiano, e il bianco *Albana*, che viene da Imola e territori contermini. Molto in uso anche il *Sangiovese* di Romagna.

Concludendo, diremo che a Bologna e in altri paesi dell'Emilia si beve il vino in bottiglia a tutto pasto: bere vino in bottiglia è la regola, altrove è l'eccezione.

Non esistono liquori di caratteristica produzione locale, e la birra vien bevuta quasi esclusivamente in estate, come dissetante. La vecchia birra Ronzani, fabbricata a Casalecchio di Reno, a pochi chilometri dalla città, tiene ancora il predominio della piazza, ma si consuma anche molta buona birra Pedavena, ottimamente servita in parecchi locali del centro.

Ristoranti e trattorie di Bologna.

Nei ristoranti e nelle trattorie bolognesi si mangia generalmente bene; tutte le specialità locali, come le altre vivande, vengono quasi ovunque preparate con cura e ben servite; quindi, il buon nome che gli esercizî della città hanno saputo acquistarsi, anche nelle migliori clientele nazionali ed estere, non è affatto usurpato. Manca a Bologna il ristorante di gran lusso, ma, in compenso, quasi tutti i locali sono decorosi e il servizio è molto accurato.

Cominceremo con l'indicazione degli esercizî centrali, irradiandoci poi man mano verso la periferia.

Nella piazza Vittorio Emanuele II, centro della città, sotto l'ampio porticato del vecchio Palazzo del Podestà, apre le sue accoglienti sale il *Ristorante Chianti*, aperto recentemente e molto frequentato, che offre ai clienti buona cucina ed una lista assai ricca e variata. Dall'altra parte del Palazzo, il *Ristorante Nettuno* offre un buon servizio, che si protrae fino a tarda notte.

Nella vicina via Pignattari, a fianco della Basilica di San Petronio, vi è il *Ristorante dei Notai*, in via Venezia l'ottimo *Brunetti*, nell'attigua via III Novembre il *Ristorante dell'Aurora*, e, nella vicinissima via Fusari, le *Trattorie Mela, del Pavone, della Cervetta* e il *Ristorante del Leon Nero*. Quest'ultimo, che vanta una distinta clientela, offre una lista volutamente limitata a cibi scelti ed a specialità locali; ma, in compenso, l'ottima cucina casalinga ed il servizio accuratissimo ne fanno uno degli ambienti più apprezzati.

Non lontano dalla piazza Vittorio Emanuele II, in via dei Musei, vi è la *Buca di San Petronio*, buon ristorante con numerosa clientela; la *Trattoria Tura* nell'ampio porticato fra le vie Toschi e Marchesana; il *Ristorante Pesci* in via Sampieri, e il buon *Ristorante Rizzoli* al primo piano di un antico palazzetto bolognese, in via de' Foscherari.

Nella centralissima via Rizzoli aprono i loro bat-

NEL PROSSIMO NUMERO
CONCORSO FOTOGRAFICO DELLA C.T.I.

tenti il *Ristorante Molinari* e il *Nazionale* e, attigui alla piazza dove sorgono le Due Torri, Asinelli e Garisenda, la *Birreria Lamma* e il *Pappagallo*.

La vecchia birreria, gestita ora dalla fabbrica di birra Pedavena, che vi serve «alla spina» il suo ben noto prodotto, fa un limitato ma buon servizio di ristorante, specialmente a base di piatti freddi, mentre il *Pappagallo* offre indubbiamente ai buongustai la cucina più scelta e più raffinata della città. In questo caratteristico locale, la cui fama ha oltrepassato i confini della regione, vengono serviti, perfettamente preparati, oltre alle migliori specialità locali, soltanto piatti di delicatissimo gusto, assai apprezzati dalla più eletta clientela.

Il *Pappagallo* si è trasferito da poco fra la Torre Asinelli e la Loggia dei Mercanti; ma da molti anni fioriva anche nell'angusta sede di via Pescherie.

Nella vicina strada Maggiore vi accoglie la buona *Trattoria della Croce di Malta* e nella via Zamboni, che pure si irradia dalla piazza delle Due Torri, il *Ristorante Gambrinus*.

In via dell'Indipendenza, altra arteria principalissima, annesso al *Gran Caffè San Pietro*, che è il più importante della città, il ristorante omonimo apre le sue eleganti sale frequentate da scelta clientela e, non molto lontano, il *Diana*, aperto fino a tarda notte, offre un'ottima cucina, frutta sceltissima, nonchè grande varietà di pesci e di crostacei.

Nelle arterie laterali alla via Indipendenza, ricorderemo la *Buca San Pietro* e il *Ristorante della Mensa* in via Monte Grappa; la *Buca Manzoni* nella via omonima; il *Ristorante della Borsa* in via Goito; la trattoria «*da Silvio*» in via Volturno e il *Gatto Nero* in via Marsala; modesti locali, dove però si mangia bene e si beve meglio.

Nella via Augusto Righi, altra laterale alla via Indipendenza, ecco il *Ristorante Donatello*, anch'esso aperto fino alle ore piccole, uno dei più frequentati della città, dove la lista è ricca e variata e la cucina e il servizio sono inappuntabili; e, poichè la via Indipendenza conduce alla Stazione centrale, ricorderemo i ristoranti situati nei pressi di quest'ultima e, cioè, il *Roma*, il *Bolognese* e la buona *Trattoria del Lanternone*.

Nella centralissima via Ugo Bassi, annesso alla *Rosticceria Palmirani*, v'imbattete nell'omonimo ristorante, che offre buona cucina, con grande varietà di arrosti e, soprattutto, ottima caccia e selvaggina, e nelle arterie laterali, in via di Porta Castello, il *Ristorante Ubersetto*; in via Livraghi, il *Ristorante Torino*; in via degli Usberti, la vecchia ed ottima *Trattoria al Bel Marco* e, in via Nazario Sauro, il *Ristorante Cimarie*.

Non lontano dalla via Ugo Bassi, nella vecchia via Belvedere, attigua al Mercato generale, apre i suoi lindi, se pur modesti locali, la *Trattoria del Pappagallo*, la quale, portando lo stesso nome del già citato ristorante nei pressi delle Due Torri, è chiamato a Bologna il «*Pappagallo in brodo*», in omaggio al brodo squisito che vi è costantemente servito. In questo frequentatissimo locale si gustano i tortellini in brodo, come soltanto si potrebbero assaggiare in famiglia, e la loro fama, come quella dei prelibati capponi lessi con peperonata, è molto diffusa e non certo usurpata. Al termine di via Ugo Bassi, nell'attigua piazza Malpighi, vi è la *Buca di San Francesco* e in via Riva Reno la buona trattoria «*da Marino*», che serve anche alcuni piatti di cucina romana e vini di Marino e di Frascati.

Negli alberghi cittadini, buoni ristoranti hanno il *Majestic*, già *Baglioni*, ambiente di prim'ordine in via Indipendenza; la *Corona d'Oro* in via Oberdan; la *Stella d'Italia* in via Rizzoli; il *San Marco* e i *Tre Vecchi* in via Indipendenza; il *Bologna* di fronte alla Stazione Centrale.

Accenneremo, infine, ai buoni locali della periferia e dei dintorni.

Il *Ristorante Bolognini* in piazza Trento e Trieste, fuori porta Maggiore, ottimo e molto frequentato nei mesi estivi; la *Trattoria del Pellegrino*, fuori porta Santo Stefano, ben nota per le sue insuperabili tagliatelle alla bolognese ed al prosciutto; il *Ristorante dei Fiori* e la *Trattoria Tabellini* in località San Ruffillo. Quest'ultima è famosa per le lasagne verdi al forno, preparate alla perfezione e per i polli novelli alla cacciatora.

Sono molto frequentati, in estate, anche il *Ristorante ai Colli di Paderno*, la vecchia *Trattoria della Fontanina* fuori porta d'Azeglio, e l'antica *Trattoria Noè* a Paderno, ben nota per le ottime tagliatelle al prosciutto.

Fuori porta San Vitale vi è la *Trattoria delle Roveri*, vecchio ritrovo popolare, ed a Casalecchio di Reno, ridente paese situato a cinque chilometri da Bologna, servito da una tramvia elettrica e frequentatissimo, vi sono molti buoni locali: il *Brunetti* ed il *Reno*, eleganti ritrovi mondani con danze all'aperto ed in sala; l'ottimo e signorile *Ristorante Pedretti* e i più modesti ristoranti *Govoni*, *ai Ciclisti*, *alla Tramvia*, *al Bersagliere*, ed *al «Vecchio Calza»*, ben noto, quest'ultimo, per i passatelli in brodo. Sulla via di Casalecchio, a mezza strada da Bologna, v'è l'ottimo *Ristorante Lazzarini* e, oltre il paese, sulla via Porrettana, il ristorante annesso alla Fonte dell'Acqua Marcella e la buona trattoria «*da Menelick*».

Da ultimo, accenneremo al buon ristorante annesso alla stazione superiore della funivia che sale al Santuario della Madonna di San Luca, patrona di Bologna: ambiente moderno e ben attrezzato, dalle cui terrazze si domina un esteso panorama su parte della città e sulla ubertosa pianura.

GAETANO RUFFO

oliofiat
invernale
TO
L'Oliofiat si trova dappertutto. Richiedetelo nei vostri rifornimenti

AUTOMOBILISMO

IL NUOVO CODICE STRADALE LIBICO
PROSPETTIVE E SPERANZE PER IL FUTURO CODICE ITALIANO

La Gazzetta Ufficiale del 22 ottobre 1937-XV ha pubblicato il R. D. 34-37, n. 1755, che rende esecutivo per la Libia il Codice Stradale annesso al decreto stesso.

Si tratta di una parziale elaborazione formale e di una semplice estensione territoriale del preesistente Codice Stradale Italiano (R. D. L. 8-12-1933, n. 1740), che è stato assunto quasi letteralmente, conservando in gran parte la stessa numerazione degli articoli, per la creazione del nuovo testo riservato alla Libia.

È tuttavia interessante scorrere, almeno sommariamente, queste pagine della Gazzetta Ufficiale, per varie ragioni. Anzitutto perchè il Codice libico, incorporando o sostituendo secondo i casi le norme di dettaglio emanate per decreti reali o ministeriali dal 1934 ad oggi, che in più di una materia hanno profondamente innovata la norma originaria, viene in sostanza a costituire un testo unico, aggiornato e coordinato, per gli utenti italiani: esso può con profitto essere consultato e seguito per la circolazione nella madre Patria, in luogo del Codice nazionale, che in molte parti può costituire un tranello per l'inesperto, in quanto superato da queste successive norme particolari, non sempre note o facilmente reperibili, nè tutte pacifiche rispetto alla singola validità formale e alla sfera di applicabilità. In secondo luogo perchè porge allo studioso di questi problemi una fonte autorevole di previsione sulle tendenze legislative in ordine alla portata della riforma del Codice Stradale italiano, riforma che, come è noto, è attualmente allo studio. In terzo luogo perchè offre il destro a considerazioni d'ordine generale sullo stile, sostanziale e formale, delle codificazioni stradali in astratto, e sui loro rapporti con la vita pratica, con l'equità e con le esigenze tecniche.

Sotto il primo aspetto – l'elaborazione di un «testo unico» aggiornato – la nuova fatica legislativa non può che incontrare il plauso dei nostri utenti, quale opera preziosa e utilitaria anche nella madre Patria, per le ragioni già dette, anche se l'inserzione dei decreti ulteriori nel testo originario del Codice italiano appare talvolta affrettata e suscettibile di generare inconvenienti pratici. Per esempio, a tutta la parte normativa dell'art. 59 (illuminazione degli autoveicoli) si è sostituito integralmente e quasi letteralmente il corpo delle norme ministeriali, che con due successivi decreti hanno, in Italia, minutamente elaborata la materia; del primitivo art. 59 è rimasta unicamente la coda, contenente le sanzioni. Ma anche questa è riportata letteralmente nel nuovo articolo 59 del Codice libico, nel quale pertanto si può leggere, conformemente al testo italiano, che «il contravventore alle disposizioni del sesto capoverso del presente articolo è punito... ecc... ecc...». Senonchè il «sesto capoverso» per noi, ed evidentemente anche nelle intenzioni del legislatore libico, è il divieto di abbagliare negli abitati e negli incroci; ma nel nuovo testo tale divieto è passato al 25° capoverso del 59, mentre il 6° capoverso riguarda esclusivamente un dettaglio ottico-tecnico d'ordine costruttivo non suscettibile di contestazioni contravvenzionali a sè stanti. La trasposizione è sfuggita al compilatore: ne viene di conseguenza tuttavia che il giudice libico, non potendo interpretare estensivamente contro la lettera la legge penale, si troverà privo di sanzioni specifiche contro questa grave e frequente violazione dell'abbagliamento.

Prescindendo da queste mende, ecco le principali varianti rispetto al testo del Codice italiano.

Immutato il titolo 1° sulla tutela delle strade, delle opere e delle pertinenze stradali, salvo il diverso nome delle autorità, uffici ed enti. Nel Titolo II°, riguardante la circolazione in genere dei veicoli, animali e pedoni, leggère varianti si notano nell'art. 23 sulla «libertà di circolazione», dove opportunamente è prevista non solo la facoltà di sospendere, ma anche di *spostare* la circolazione su determinati tratti di strade; e nell'art. 25 sulla «custodia e vigilanza degli animali», ove è data facoltà al Governatore Generale di proibire il transito del bestiame su strada quando possa usufruire di adiacenti carovaniere o tratturi, e nell'art. 27, che in tema di cartelli indicatori contiene il riferimento al D. Minist. 5-11-1936-XV e alle annesse tabelle riproducenti i cartelli internazionali dichiarati ufficiali nel Regno.

Nell'art. 28 (Passaggi a livello) sono soppressi gli ultimi due capoversi riguardanti le tramvie urbane. Nell'art. 30 (Segnali) tra la parte normativa e le sanzioni sono inserite alcune delle norme ministeriali successivamente introdotte in Italia in questa materia, vale a dire la descrizione dei segnali manuali d'obbligo per i ciclisti e i conducenti di veicoli a trazione animale – e la nota disciplina dei semafori, con tutta la sua casistica per veicoli e pedoni. Manca peraltro in questo articolo, dove logicamente l'assegnava la sistematica e l'organica, la disciplina dei segnalatori meccanici od elettrici di direzione e d'arresto, obbligatori come in Italia per le autovetture chiuse, gli autocarri e i veicoli pubblici: disciplina che è invece confinata nell'art. 61, tra i «dispositivi di sicurezza», e che, come in Italia, lascia privi di istruzioni i veicoli che non ricadono nell'obbligo del segnalatore e che non sono a trazione animale (p. es. non è detto come l'autovettura aperta con guida a destra, diffusissima in Libia, debba manualmente segnalare la curva a sinistra o l'arresto).

Immutati tutti gli altri articoli del Titolo II per la circolazione dei veicoli a trazione animale, per quella ciclistica (compreso l'obbligo di fanalino rosso posteriore) e persino per i pedoni.

OM

PER LE VITTORIE DELL'AUTO

PER GLI AUTOMEZZI STRADALI

PER GLI AUTOMEZZI FERROVIARI

PER GLI AUTOMEZZI DELLE FORZE ARMATE

S. A. "OM" FABBRICA BRESCIANA AUTOMOBILI

Il Titolo III, dedicato agli autoveicoli e conducenti, riproduce testualmente i primi cinque articoli, tranne, nell'art. 54, l'inserzione dell'obbligo per gli autobus e gli autocarri di qualsiasi portata e di nuova costruzione, della guida a destra, pena le gravi sanzioni dell'art. 70 (non è facile comprendere quando e contro chi sarà applicata la sanzione, se l'obbligo riguarda esclusivamente gli automezzi nuovi, che evidentemente l'Ufficio delle Opere Pubbliche, corrispondente al nostro Circolo Ferroviario, non collauderà con guida a sinistra).

Interessante è notare che nell'art. 58, sul «Segnalamento acustico degli autoveicoli», è completamente omessa la facoltà podestarile di vietare i segnali acustici nell'ambito urbano, che ha praticamente sovvertito nelle principali città italiane, con la ben nota regolamentazione restrittiva e con la sostituzione a base di sprazzi luminosi, tutta la disciplina della materia, abolendo praticamente la prima parte dell'art. 30 e l'intero art. 58. Nel Codice libico si ritorna alle origini, limitando il divieto ai segnali abusivi.

Dell'art. 59, profondamente riformato, già si è detto sopra incidentalmente. Tutte le minutissime prescrizioni entrate in vigore in Italia come norme integrative o d'interpretazione (anche se contrastanti con la legge originaria) sono incorporate nel nuovo testo, che occupa una pagina e mezza della Gazzetta Ufficiale. Da notare la curiosa evoluzione subita dalla norma sugli anti-abbaglianti: il Codice italiano, in accoglimento a voti precedentemente espressi, aveva limitato l'obbligo dello spegnimento (già prescritto per l'incrocio con ogni *veicolo*) all'incrocio con ogni *autoveicolo*. Le norme ministeriali, contrastanti, hanno, in Italia, creato uno stato d'incertezza, ma non hanno ancor superata la legge originaria: comunque lo spegnimento dei fari è oggi previsto, fuor dell'incrocio con gli autoveicoli, solo nei casi in cui sia compromessa la *sicurezza* degli utenti stradali. Il Codice libico, sopprimendo il comma del Codice originario e con questo ogni ragione di contrasto e di dubbio, viene ad accogliere una regolamentazione di gran lunga più esigente anche delle interpretazioni più strette dell'attuale disciplina italiana, in quanto vieta l'uso dei fari «nell'approssimarsi di altri *veicoli*, di *pedoni* e di *animali*, in modo da *eliminare disturbi*». Una così severa limitazione nell'impiego dei fari, estesa alle strade dell'Alta Italia, significherebbe praticamente il quasi-divieto permanente di usarli.

Anche all'art. 61 (Freni e dispositivi di sicurezza) abbiamo già accennato incidentalmente: esso raduna ed aggiorna le prescrizioni in fatto di freni (senza tuttavia trascrivere le minute norme tecniche regolamentari vigenti in Italia per il collaudo degli impianti di frenatura), di segnalatori meccanici, di specchio retrovisivo. Da notare l'abbandono del cosiddetto dispositivo percettore, di cui non è più traccia.

L'art. 69 e l'art. 97 introducono notevoli varianti nella circolazione motociclistica. Il primo infatti, riportando testualmente la prima parte dell'art. 69 italiano relativo al sollievo delle formalità di licenza per i motocicli, e da quelle della patente di guida per i motociclisti, cui non è prescritto alcun minimo di età, rinvia però al 97 per i cittadini italiani libici e per i sudditi di altre colonie. E il 97 a sua volta, derogando dalla norma generale del 69, prescrive per queste categorie di utenti non solo l'età minima dei 18 anni, ma una speciale *patente di guida*, analoga e con le stesse formalità della patente automobilistica, vale a dire quella stessa che nel 1933 era stata soppressa nel Regno per qualunque motociclo; nè il Codice libico contempla le agevolazioni per le motoleggere di cui fruivano i regnicoli prima della riforma semplificatrice assimilante tutti i motocicli.

NELLA ARISTOCRAZIA DEI LIQUORI ITALIANI

ANISETTA MELETTI

ANISETTE, perchè francese?

quando abbiamo l'ANISETTA tipicamente italiana:

ANISETTA MELETTI?

Le più celebrate anisette straniere non reggono il confronto col prelibato liquore della Ditta Silvio Meletti di Ascoli, che ha saputo imprigionare nel purissimo liquido la schietta fragranza e le salutari virtù dei profumatissimi anici del Piceno.

DEPOSITATA

PER ASPERA AD ASTRA

DITTA SILVIO MELETTI ASCOLI PICENO

L'art. 69 inoltre inserisce, nella regolamentazione motociclistica, le norme speciali e di attuazione per le targhe, e quelle contenute nei noti decreti sull'accertamento e la revisione dei silenziatori (inserite in ordine cronologico e senza troppo scrupolo della sistematica, nè dell'ovvia opportunità di trasferire questa materia *sub* art. 60, dove pure è fatto espresso cenno di motocicli). Da notare tuttavia che queste norme speciali lasciano cadere l'obbligo del silenziatore con diaframma manovrabile a due posizioni città-campagna, sussistente invece in Italia. Le motocarrozzette in servizio pubblico sono, come in Italia, assimilate alle automobili d'uso pubblico. Poichè è a credersi che anche le recentissime norme per i motocarri, che hanno creato nel Regno una nuova categoria giuridica di autoveicoli e di conducenti, verranno estese alla Libia, avremo dunque presto la non certo vistosa circolazione motociclistica della Colonia disciplinata in ben quattro classi distinte: quella libera dei conducenti senza patente; quella dei conducenti patentati con lo speciale documento di cui all'ar. 97; quella dei patentati assimilati al 2° grado per i motocarri; e quella dei motocicli pubblici con patente di 3° grado. Varietà, a vero dire, palesemente eccessiva.

Sostanzialmente immutata, pel resto, tutta la regolamentazione delle patenti automobilistiche, salva l'espressa avvertenza che la patente libica è valida anche nel Regno, e viceversa (art. 129).

L'art. 101, sulla « Circolazione di autoveicoli d'importazione temporanea », differisce dal corrispondente italiano perchè contiene la disciplina delle macchine e dei conducenti italiani sbarcati in Libia: opportunamente è previsto che non siano richieste formalità di sorta per il primo anno, trascorso il quale dovrà provvedersi alla immatricolazione e targatura in Colonia.

L'art. 110 dà al Governatore un'utile facoltà, non compresa nel corrispondente articolo del nostro Codice: di disciplinare l'apposizione e le caratteristiche dei cartelli pubblicitari lungo od in vista delle strade pubbliche. L'art. 111 a sua volta, ripetute alcune delle facoltà comprese nel 111 italiano, e non superate dalla già avvenuta regolamentazione dei singoli oggetti, aggiunge molto saggiamente la facoltà al Governatore di autorizzare discrezionalmente deroghe, in relazione alle particolari condizioni della circolazione coloniale, alle norme sui cartelli indicatori, sui segnali acustici, manuali e semaforici, sui veicoli a trazione animale, sull'illuminazione degli autoveicoli, sui freni e i segnalatori di direzione, sulla circolazione motociclistica: elasticità che, se non pare del tutto consona con la spinta minuzia e la tassatività formale della nuova codificazione, è tuttavia preziosa nella fattispecie, e di cui è a credersi che verrà fatto uso frequente.

Praticamente immutati, salvo i coordinamenti formali, sono gli ulteriori articoli del Codice.

A conclusione di questo rapido esame comparativo ci sia concessa una osservazione.

La tendenza dei Codici stradali di tutte le Nazioni alle precisazioni troppo minute e alla tassatività delle elencazioni, in contrasto a quel tipo di Codice che noi abbiamo spesso auspicato semplice, breve, generico, mnemonico, equo e proporzionato nelle poche e chiare sanzioni, spoglio di ogni sterile formalismo, se ci lascia dubitosi quando si tratti di Nazioni di un grado di civiltà elevato, tanto più ci rende perplessi quando informa di sè le norme per la circolazione in Colonia. Qui, ancor più che altrove, sono necessarie poche regole chiare, semplici, facili ad essere apprese anche dagli indigeni: diversamente si corre il rischio di cadere nella dessuetudine o nella tolleranza dell'abuso, venendo conseguentemente a svalutare anche le parti essenziali.

ALDO FARINELLI

Perchè il ritrovamento dell'auto rubata non deve meritare un premio?

Una interessante sentenza del Pretore d'Imperia ha risolto un caso non comune, anzi, a quanto pare, nuovo nella nostra giurisprudenza: la richiesta di un tale che, messo in sospetto da un'automobile apparentemente abbandonata in una stradetta periferica, con targa di lontana provincia, ne aveva fiutato la provenienza furtiva, aveva messo un conoscente a piantonare la macchina, ed era corso ad avvertire la Questura, la quale, constatato che si trattava effettivamente di un furto avvenuto il giorno prima, restituiva la macchina al proprietario. Questi ringraziava il premuroso ritrovatore, il quale però non si accontentava del ringraziamento platonico, e dopo un vano scambio di corrispondenza faceva citare il proprietario per vedersi assegnare il premio di ritrovamento, proporzionato al valore dell'oggetto, di cui all'art. 718 Cod. Civile.

Ma il Pretore d'Imperia respingeva la domanda, sentenziando che l'automobile rubata non può paragonarsi all'oggetto smarrito, sia per il diverso modo onde il proprietario è rimasto privo del possesso, sia perchè non può essere oggetto di «occupazione» da parte del ritrovatore in quanto non può presumersi abbandonata dal proprietario e non ha un proprietario ignoto, come invece implicano gli articoli da 715 a 719 del Cod. Civ., ma un proprietario facilmente identificabile attraverso la targa e il P. R. A.; sia ancora per altro ordine di considerazioni più strettamente giuridiche, aventi tratto al concetto di ritrovamento come affermatosi nella giurisprudenza. Di conseguenza, ha assolto il proprietario e condannato il ritrovatore alle spese.

Non è questa certo la sede più adatta per discutere giuridicamente le massime affermate o ricordate dal Pretore d'Imperia: tuttavia non ci asteniamo dal notare che, in linea di equità, la sentenza non ci convince, nonostante le lodi che altri glossatori hanno creduto di poterne fare.

Lo stimolo pel cittadino onesto a cooperare attivamente perchè il diritto di proprietà dei terzi non sia turbato, non deve provenire unicamente dal miraggio di un compenso in denaro: su ciò, beninteso, si può essere tutti d'accordo.

Ma non si comprende perchè, nel momento che il Codice stabilisce questo compenso in denaro, e parla esclusivamente di oggetto mobile ritrovato, senza specificare la causa dello spossessamento, si debba distinguere tra perdita di possesso per opera del caso o della distrazione o dell'imprudenza del possessore, e perdite imputabili a fatti delittuosi di terzi. Si può obbiettare che il compenso vale a premiare chi resiste alla tentazione di trattenere il bene mobile per sè, ipotesi esclusa nel caso dell'automobile per la sua nominatività; ma è questa una considerazione d'ordine pratico, che ben può neutralizzarsi con l'altra osservazione pratica che la nominatività non impedisce al lestofante di alterare connotati e stato civile dell'automobile commerciandolo a proprio profitto, nè al ritrovatore poco scrupoloso di sottrarre quelle parti o accessori che sfuggono al marchio nominativo.

Anche il fatto che si tratti di automobile già abbandonata dai ladri non basta a sminuire il merito del ritrovatore che si fa parte diligente nelle indagini e nella riconsegna: attività che da un lato non si può pretendere sia prestata gratuitamente e che spesso è delicata, sottile e onerosa e che d'altro lato è tanto più preziosa quanto più tempestiva. Non è detto infatti che l'auto abbandonata non possa essere oggetto, prima che la Questura la ritrovi direttamente, di deperimento, di sottrazione di parti, di vandalismi, di urti, magari di un nuovo furto da parte di chi abbia constatato la sua condizione di abbandono.

L'AUSTRIA

IL PAESE DEGLI SPORTS INVERNALI

NEVE farinosa e campi di sci anche in **alta montagna** facilmente raggiungibili con comode **funivie.**

SCUOLE DI SCI guidate da noti maestri con diploma statale.

RIFUGI soleggiati modernamente attrezzati.

ALBERGHI con pensione completa da scellini 6.

PARTECIPATE ALLE MANIFESTAZIONI MONDANE A VIENNA

PASSAPORTO TURISTICO L. 22

40% RIDUZIONE

sulle Ferrovie Federali Austriache

Per il viaggio di andata e per quello di ritorno, nonchè per tutti i viaggi nell'interno: dopo una permanenza minima di 7 giorni

Per INFORMAZIONI, OPUSCOLI, rivolgersi a tutte le Agenzie Viaggi oppure all'

ENTE NAZIONALE AUSTRIACO PER IL TURISMO

MILANO
Via Silvio Pellico
N. 6 - Tel. 82616

ROMA
Via del Tritone
N. 53 - Tel. 61476

Siamo quindi d'avviso che in una eventuale consimile occasione bene farebbe il Magistrato a dichiarare che il cittadino ha non solo il dovere morale, ma anche l'interesse concreto di collaborare con le sue segnalazioni al ricupero delle troppe automobili che giornalmente prendono il volo.

La concorrenza fra la strada e la rotaia nella politica econonica dei trasporti.

Un notevole contributo allo studio della disciplina giuridica in materia di trasporti terrestri ed in particolare all'impostazione del grave e dibattuto problema dei rapporti auto-ferroviari reca il prof. Renato Trevisani col suo nuovo libro *La concorrenza tra la strada e la rotaia nella politica economica dei trasporti* (pag. 349, Ed. U. Hoepli, Milano 1937-XV, L. 28).

Tra i numerosi fattori che rendono estremamente interessante questa pregevole trattazione sono, in primo luogo, la particolare competenza ed autorità con le quali essa è stata svolta: ben a ragione si direbbe qui che esperienza e dottrina sono state sapientemente messe a fecondo servizio l'una dell'altra, ed entrambe prodigate a vantaggio del lettore. L'A. ci accompagna dai tempi del sicuro monopolio della rotaia alle prime manifestazioni dell'autotrasporto, inizialmente quasi inavvertite nel campo ferroviario; dall'affermarsi sempre più incalzante e prepotente del nuovo mezzo e dalla sorpresa dei bilanci deficitarî delle FF. SS. sino all'attuale situazione, caratterizzata da un forte aumento generale del costo di tutti i trasporti: aumento delle tariffe ferroviarie da un lato, e imposizione di tassa per autotrasporti dall'altro. Lo svolgersi delle vicende è opportunamente inquadrato in una limpida visione delle condizioni economiche generali.

L'aggiornamento del problema è poi completato dall'esame critico di testi legislativi a tutt'oggi emanati in altri Paesi nel tentativo di risolvere la questione sostituendo alla lotta logorante fra trasporto ferroviario e trasporto automobilistico, dannosa tanto all'economia privata quanto a quella pubblica, una regolamentazione di ragionevole contemperamento.

Dalla esposizione critica delle diverse esperienze straniere l'A. trae argomento per escludere la possibilità che discipline legislative scaturite da semplici esperimenti siano prese a modello dal nostro legislatore e per auspicare una sana politica economica dei trasporti, ispirata ai principî dell'ordinamento corporativo, il quale offre i mezzi più idonei per la definitiva soluzione del problema e le migliori garanzie per la tutela dell'economia nazionale.

Per le autovetture adibite al noleggio pubblico da rimessa...

Anche per il 1938, le autovetture destinate al noleggio pubblico da rimessa non potranno essere ammesse al pagamento della tassa ridotta se sulle corrispondenti licenze di circolazione non sarà stato apposto il prescritto visto prefettizio.

A tal fine, le ditte interessate dovranno affrettarsi a presentare all'Ufficio Autoveicoli della R. Prefettura la relativa domanda in bollo da L. 4.—, corredata del nulla-osta del Circolo Ferroviario d'Ispezione e dei certificati dell'Ufficio Provinciale delle Corporazioni e dell'Agenzia circoscrizionale delle Imposte dirette, comprovanti l'inscrizione a ruolo delle ditte medesime nella qualità di esercenti il nolleggio abituale di autovetture.

Il rilascio del nulla-osta del Circolo Ferroviario d'Ispezione è subordinato alla presentazione, da parte del conducente, della licenza comunale a favore del proprietario dell'autovettura destinata allo speciale servizio.

per le sue novità particolari è un apparecchio d'eccezione: Voi fotografate con maggiore rapidità – con migliori risultati – con maggiore sicurezza!

Non più finestrino rosso. Avvolgimento automatico della pellicola. Nessuna posa doppia. Nessuna posa sbagliata. Immagine nitidissima sul vetro smerigliato. Massima esattezza nella messa a fuoco. Autoscatto. Correzione della parallasse.

Lire 1900.—

RICHIEDERE LISTINO ILLUSTRATIVO N. 3708

...e per le autovetture destinate al trasporto promiscuo di persone e cose.

Una recente disposizione ministeriale chiarisce che la striscia diagonale, di cui all'art. 17 della legge 20 giugno 1935-XIII, n. 1349, non è obbligatoria per le autovetture autorizzate al trasporto promiscuo di persone e cose, quando le vetture stesse non trasportino che persone.

I " motocarri ".

La « Gazzetta Ufficiale » del 5 novembre 1937-XVI (n. 256), ha pubblicato il R. D. L. 14 luglio 1937-XV (n. 1809) sulla disciplina della produzione automobilistica pesante e della circolazione dei motocarri. Meritano particolare rilievo le norme in esso contenute concernenti le caratteristiche di questa nuova categoria di autoveicoli, sinora considerati, anche agli effetti giuridici, come moto-furgoni.

Con la denominazione di « motocarri » vengono infatti qualificati tutti gli autoveicoli a tre ruote destinati al trasporto di cose, ed aventi una portata superiore ai Kg. 350. Le loro dimensioni d'ingombro non devono superare i m. 4 di lunghezza e i m. 1,60 di larghezza.

Per la loro circolazione è necessaria una licenza come quella richiesta per le automobili e che viene redatta su un libretto recante gli elementi idonei ad identificare il motocarro. Oltre la « licenza di circolazione » è obbligatoria la « patente di abilitazione » per condurre motocarri, la quale si consegue nei modi stabiliti per la patente di abilitazione di 1° grado per automobili.

Gli autoveicoli rientranti nella categoria dei motocarri dovranno essere regolarizzati ed i loro conducenti dovranno munirsi di patente entro sei mesi dall'entrata in vigore del menzionato decreto.

Automobili giapponesi a nafta.

Anche il Giappone è paese povero di petrolio, e importa dall'America la massima parte del suo fabbisogno. A differenza degli Stati europei però, dove la nafta è reputata oggi quasi altrettanto preziosa che la benzina e soggetta generalmente a forti tassazioni che hanno gradualmente diminuito l'interesse economico della trasformazione dei motori a benzina, il Giappone, che importa molta benzina già raffinata, tende a favorire l'impiego della nafta.

È pertanto probabile che dall'industriosa Nazione abbiano a sorgere gli indirizzi tecnici per la generalizzazione dei motori Diesel leggeri in tutte le applicazioni oggi ottenute con la benzina, cominciando dall'automobile da turismo e dall'aeroplano. Già una casa importante, la Ikegai, in collaborazione con la Compagnia Giapponese dei Motori Diesel, continuando studi iniziati in Europa e segnatamente in Germania, ha realizzato una vettura con Diesel a 4 cilindri di 2 litri e mezzo, che ha un regime di 3200 giri, e un consumo inferiore ai 200 grammi per Km.-ora. Anche la Casa Tojota ha in allestimento un sei cilindri di modesta cilindrata e di 3000 giri, per autovettura.

Esenzioni dal nuovo regime fiscale degli olî minerali.

Il R. Decreto-Legge del 17 novembre 1937-XVI, n. 1870, che apporta modificazioni al regime fiscale degli olî minerali, stabilisce fra l'altro che restino immutate le aliquote di tassa di vendita precedentemente in vigore sui carburanti consumati: *a*) dagli autoveicoli adibiti alle linee in servizio pubblico, alle linee urbane ed al trasporto di effetti postali; *b*) dalle automotrici in

ALEATICO BERTOCCHINI

ecco il vino italianissimo, che in ogni occasione non deve mancare alla vostra mensa.

Richiedetelo nei

FIASCHETTI ORIGINALI BREVETTATI

Lo troverete, con altre qualità di vini fini, aperitivi e da dessert, nella

CASSETTA NATALIZIA
BERTOCCHINI

che potete acquistare in ogni momento dal vostro fornitore.

uso su ferrovie, tramvie private; *c*) dai natanti in servizio di linee di navigazione interna, nonché sulla benzina consumata dalle autovetture di piazza, col seguente limite massimo di consumo giornaliero: litri 9 per ogni tassì circolante nei comuni di popolazione superiore ai 500.000 abitanti, litri 6 per ogni tassì circolante nei comuni di popolazione dai 100 ai 500 mila abitanti, litri 5 per ogni tassì circolante nei comuni di popolazione inferiore ai 100 mila abitanti.

L'arresto dell'investitore che non paga la somma liquidata.

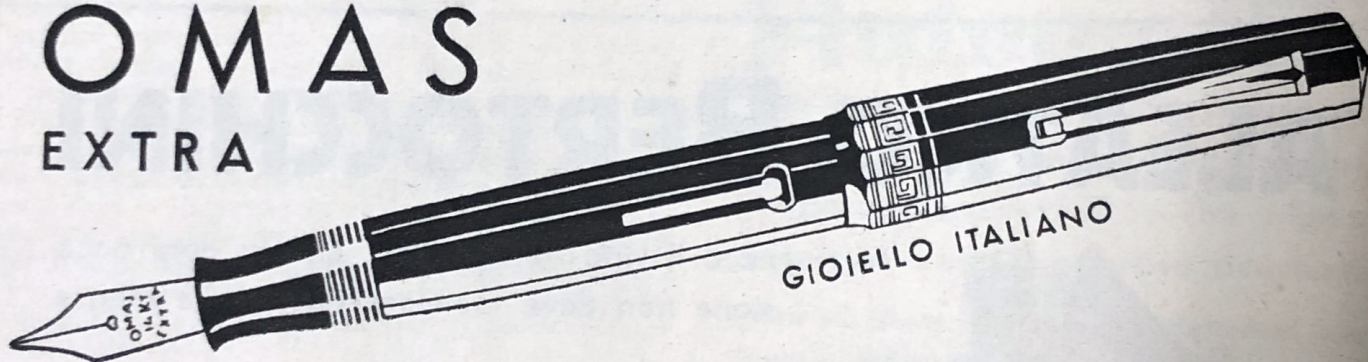
Una recente sentenza del Tribunale di Firenze, confermata da quella Corte d'Appello, ha menato scalpore tra gli studiosi italiani di diritto automobilistico. Risuscitando dopo un cinquantennio di dissuetudine una legge del 6 dicembre 1877, il Tribunale decideva la causa civile di liquidazione del danno promossa contro un automobilista investitore, già amnistiato in sede penale, e rimasto sordo a proposte di transazione ritenute dal Tribunale eque e proporzionate ai suoi mezzi, condannando l'insolvente, in caso di mancato pagamento della somma liquidata, a mesi due di arresto.

La Corte d'Appello, resistendo a tutte le argomentazioni tendenti a far dichiarare questa legge abrogata (quanto meno implicitamente) dalla successiva legislazione in tema di obbligazioni civili nascenti da reato, e particolarmente nella fattispecie di quasi-delitto colposo già penalmente definito dall'amnistia, confermava la sua validità e la buona applicazione fattane per il caso in esame. Sicchè al convenuto non è rimasta altra alternativa che pagare il suo debito, o scontare l'arresto personale.

La curiosa e coraggiosa riesumazione non ha però scandalizzato nessuno. Si osserva, nei commenti degli organi specializzati, che se alla legge del '77 si volesse dare una portata di vendetta privata normalmente messa a disposizione del creditore in ogni caso d'insolvenza, meriterebbe ogni riserva, cone palese perturbatrice di un ordine civile decisamente orientato su basi meno... medievali. Ma nel caso d'investimenti automobilistici particolarmente gravi nell'entità della colpa, e quando si avverino le condizioni ricordate dalle sentenze fiorentine (insolvenza notoriamente fittizia o procurata, creditore povero, richieste ben provate e relativamente modeste) la minaccia dell'arresto personale può avere un'efficacia moralizzatrice e ... pratica, di cui gli stessi automobilisti non debbono lagnarsi.

Una pianta-guida di Milano per i conducenti di veicoli.

La Società Editrice Savallo ha edito una *Pianta Guida* di Milano automobilistica e turistica (Milano, Via C. Correnti, 17: L. 3), che risponde ad una vera necessità. Vi sono infatti segnalate, a mezzo di colorazioni e di tratteggiature, tutte quelle indicazioni che possono facilitare la viabilità ai veicoli: le vie ove il transito è vietato; quelle a senso unico; quelle dove è permessa la sosta, od è concessa con un limite di minuti; così i posteggi liberi o a custodia. Sul retro della pianta è stato inserito un grafico a due colori per la segnalazione degli attraversamenti della città, sia per le automobili, sia per gli autocarri. Le varie leggende sono in quattro lingue.

Ad ogni Pianta, che è stata scrupolosamente aggiornata a tutto il giugno 1937, viene unita un estratto delle disposizioni di viabilità emanate dal Comune di Milano.

ACCUMULATORI
HENSEMBERGER
TUTTI I TIPI PER TUTTE LE APPLICAZIONI

Voi sarete in prima fila

Gli anni passeranno, ma la persona alla quale regalate oggi una Olivetti Portatile non potrà dimenticarVi. Voi sarete immancabilmente in prima fila, nella folla dei ricordi, inconfondibile per il Vostro buon gusto, per la lieta sorpresa di questo splendido dono, per la fedele e instancabile collaborazione della

olivetti

PORTATILE

Fino al 6 Gennaio 1938-XVI la Olivetti offre in omaggio agli acquirenti di una "Portatile" un pacco di libri, racchiuso in elegante scatola porta-libri, del valore di oltre cento lire. La scelta può essere fatta sul seguente elenco:

EDIZIONI MONDADORI

PACCO A - Angelo Gatti, *Ilia ed Alberto* - Guido Milanesi, *Sancta Maria* - Virgilio Brocchi, *Il destino in pugno* - Lucio d'Ambra, *Il guscio e il mondo* - Michele Saponaro, *Fiorella* - Francesco Chiesa, *Villadorna* - Raffaele Calzini, *La Commediante Veneziana* - Umberto Fracchia, *Angela* - Marino Moretti, *Anna degli elefanti* - Alfredo Panzini, *Il bacio di Lesbia*.

PACCO B - J. Galsworthy, *Ancella* - J. Galsworthy, *Oltre il fiume* - J. Galsworthy, *Landa in fiore* - J. De Lacretelle, *Sabina* - J. De Lacretelle, *Lisa* - J. De Lacretelle, *Alessio* - A. Maurois, *Bernardo Quesnay* - A. Maurois, *Sua figlia* - A. Maurois, *Racconti immaginari* - A. Maurois, *L'istinto della felicità*.

PACCO C - Vittorio Beonio-Brocchieri, *Cieli d'Etiopia* - Ettore Bastico, *Il ferreo III Corpo in A. O.* - Rodolfo Graziani, *Pace Romana in Libia* - Quirino Armellini, *Con Badoglio in Etiopia* - Mario Appelius, *Il crollo dell'Impero del Negus* - Cesco Tomaselli, *Con le colonne celeri dal Mareb allo Scioa*.

PACCO D - P. De Kruif, *I cacciatori di microbi* - W. Bragg, *L'architettura delle cose* - H. S. Jennings *Eredità biologica e natura umana* - C. E. Bechhofer Roberts, *La verità sullo spiritismo* - J. Von Uexküll - G. Kriszat, *I mondi invisibili* - H. True Stetson, *Terra e radio nel cosmo* - B. Jaffe, *La conquista della materia*.

EDIZIONI BOMPIANI

PACCO 1 - E. Vercesi, *Don Bosco* - G. Ciocca, *Giudizio sul bolscevismo* - H. V. Doemming, *Che vuole il Giappone?* - J. Bernhart, *Il Vaticano, potenza mondiale* - V. Rossetti, *Dalle paludi a Littoria* - G. De Florentiis, *L'altra guerra: le materie prime e l'Italia* - V. G. Rossi, *Via degli Spagnoli* - A. Zischka, *La scienza contro i monopoli*.

PACCO 2 - D. Papp, *Avvenire e fine del mondo* - F. Tilney, *Biografia del cervello* - D. Papp, *Chi vive sulle stelle?* - R. Francé, *Introduzione alla vita felice* - A. Carrel, *L'uomo, questo sconosciuto* - R. Brunngraber, *Radium* - *Romanzo di un elemento* - E. Baldacci, *Vita privata delle piante* - J. Hodgdon Bradley, *Autobiografia della Terra* - F. Lorenz, *Creatori del mondo meccanico*.

EDIZIONI TREVES

PACCO 3 - Tita Ruffo, *La mia parabola* - Stefania del Belgio, *Come non fui Imperatrice* - P. L. e E. Erizzo, *La vita dell'avvocato* - Eulalia di Borbone, *Nelle corti d'Europa* - A. Majocchi, *Vita di chirurgo* - A. Munthe, *La storia di San Michele*.

PACCO 4 - R. Xylander, *La conquista dell'Abissinia* - I. Lunelli, *Riforma costituzionale fascista* - Essad Bey, *L'Islam ieri, oggi, domani* - C. Mortari, *Con gli insorti in Spagna e Marocco* - Gandhi, *Autobiografia*.

Inviate questo talloncino alla «Ing. C. Olivetti & C., S. A. - Ivrea»

Desidero informazioni dettagliate, senza impegno, sulla vostra offerta di fine d'anno relativa all'acquisto di una Olivetti Portatile.

Nome e Cognome ____________________

Indirizzo ____________________

ALI NEL CIELO

Nuove conquiste dell'Ala Fascista.

Nel novembre scorso sono stati battuti da un idrovolante « Cant Z. 506 B », munito di tre motori Alfa Romeo 127 RC. 55 della potenza di 700 cav. ciascuno, e pilotato da Mario Stoppani e Nicola di Mauro, i seguenti primati:

primato internazionale di altezza per idrovolanti, con carico di kg. 2000, raggiungendo la quota di m. 8951.

(Il precedente primato era detenuto dall'Italia col medesimo tipo di apparecchio che raggiunse, il 29 novembre 1936, la quota di m. 7831);

primato internazionale di altezza per idrovolanti, con carico di kg. 5000, raggiungendo la quota di m. 7410.

(Il precedente primato era detenuto dall'Italia col medesimo tipo di apparecchio che raggiunse, il 1° dicembre 1936, la quota di m. 6727);

primati internazionali di altezza per idrovolanti, con carichi di 1000 e 500 chilogrammi, raggiungendo la quota di m. 10.388.

Il precedente primato con carico di kg. 1000 era detenuto dall'U.R.S.S., con apparecchio A.R.K. 3, che aveva raggiunto, il 25 aprile 1937, la quota di m. 9.190. Il primato con carico di kg. 500 era detenuto dalla Francia, con apparecchio Lioré Olivier 255, che aveva raggiunto, il 26 gennaio 1934, la quota di m. 9.532.

Nel dicembre scorso sono stati inoltre migliorati i seguenti primati di velocità per aeroplani:

primato internazionale di velocità per aeroplani su km. 1000, con carico di kg. 2000, realizzando una media oraria di km. 444.115 e migliorando quindi il primato precedente, già detenuto dall'Italia, di km. 13.493.

(L'apparecchio usato era un « S. 79 », munito di tre motori Piaggio). – L'apparecchio era pilotato da Adriano Bacula e Paolo D'Ambrosis;

primato internazionale di velocità per aeroplani sui km. 1000, con carico di kg. 5000, realizzando una media oraria di km. 401.965. L'apparecchio usato era un « S. 79 », munito di tre motori Alfa Romeo 126, pilotato dai cap. Giovanni Lucchini e Angelo Bivegna.

Il precedente primato era stato conquistato alla Francia dal pilota Curvale, che il 18 ottobre u. s. aveva raggiunto, con un quadrimotore « Marcel Bloch », la media oraria di km. 317.013; esso è stato quindi battuto dall'apparecchio « S. 79 » con uno scarto di velocità di km. 84.952.

L'attività della nostra Aviazione civile nell'esercizio 1936-1937.

Otto milioni di chilometri volati, 90.000 passeggeri, 2200 tonnellate di posta, merci e bagagli, rappresentano i risultati dell'attività svolta dall'« Ala Littoria » nello scorso esercizio luglio 1936-giugno 1937, durante il quale la rete dei servizi è stata notevolmente aumentata, sia come sviluppo assoluto, sia come chilometraggio percorso. L'aumento è rappresentato dalle nuove linee Roma-Pollensa-Melilla-Cadice; Trieste-Brindisi; Roma-Palermo; Venezia-Praga; prolungamento della Brindisi-Atene-Rodi fino a Caifa; Roma-Tunisi-Tripoli; Roma-

GRANDI STABILIMENTI
GIARDINO ALLEGRA
CATANIA
AZIENDE AGRICOLE - PIANTE
SEMENTI - IMPRESE COLONIALI

PIANTE DA FRUTTO, DA IMBOSCHIMENTO, DA ORNAMENTO.
SEMENTI INDUSTRIALI, MEDICINALI, DA ORTAGGI, DA FIORI.
BULBI DA FIORE - PIANTE GRASSE
IMPIANTI IN PAESI TROPICALI PER LA PRODUZIONE DI FRUTTA, DI PRODOTTI MEDICINALI ED INDUSTRIALI.

CATALOGHI GRATIS A RICHIESTA
LA PIÙ IMPORTANTE DITTA DEL GENERE IN EUROPA

Ancona; Roma-Bologna, che insieme costituiscono un percorso totale di km. 6131.

È stato approntato lo studio definitivo delle linee interne dell'Africa Orientale, che dovranno rispondere alle esigenze particolari dei territori dell'Impero, dove i collegamenti aerei hanno una importanza ed un interesse vitale. Esse saranno iniziate con i primi mesi del nuovo anno 1938.

Importanti primati all'aviazione del Reich.

L'aeronautica tedesca, risorta per opera del Nazionalsocialismo, dopo essersi per alcuni anni mantenuta assente dalle prove per la conquista di primati, si inserisce nell'agone internazionale con un volo di alto valore tecnico e sportivo, aggiudicandosi con aeroplano « Messerschmitt » il primato internazionale di velocità per apparecchi terrestri con km/h. 610,21.

La prima trasvolata delle Ande compiuta in formazione da una squadriglia italiana.

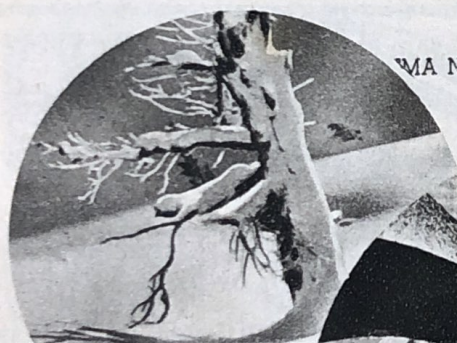
La squadriglia italiana di alta acrobazia, che ha recentemente compiuto un ciclo di manifestazioni aeree nell'America del Sud, ha realizzato la prima trasvolata delle Ande da parte di una formazione da caccia.

Lasciato Santiago del Cile, sorvolate le Ande in formazione, la squadriglia è giunta al Campo del Plumerillo a Mendoza, dopo un volo di quaranta minuti ad una quota di circa 6000 metri, sempre in perfetta fromazione di cuneo.

La trasvolata delle Ande ha riportato sulle maestose cime della immane Cordigliera l'ala gloriosa italiana, già prima dominatrice delle Ande nel 1919 con lo SVA della Medaglia d'Oro Locatelli, il quale la trasvolò da Mendoza – nel tratto presso la cima suprema dell'Aconcagna (m. 6960) – a Santiago, proseguendo poi sino a Valparaiso sul Pacifico, e una seconda volta al ritorno con unico volo fino a Buenos Aires.

Il primato precedente era detenuto dall'aviatore americano Howard Hughes con km/h. 567,115.

Con aeroplano « Heinkel » bimotore « Diesel-Benz », della potenza complessiva di 1200 cv., l'aeronautica germanica ha conquistato tre primati internazionali di velocità sul percorso di 1000 chilometri: con kg. 1000, 500 e senza carico utile, coprendo la distanza Amburgo-Stolp-Amburgo alla velocità media oraria di km. 504,09.

CREMA NIVEA - CREMA NIVEA - CREMA NIVEA - CREMA NIVEA - CREMA NIVEA

Freddo...

Umido...

CREMA NIVEA

contro la pelle ruvida

CREMA NIVEA - CREMA NIVEA - CREMA NIVEA - CREMA NIVEA

PROPAGANDA BEIERSDORF

CREPALDI

Idro sperimentale per la marina americana.

Su progetti del noto costruttore americano Igor Sikorsky è apparso un nuovo idrovolante sperimentale da esplorazione e bombardamento, destinato alla Marina degli Stati Uniti.

Si tratta di un monoplano quadrimotore, denominato « Sikorsky XPBS-1 », interamente metallico, con ali a pieno sbalzo. Munito di quattro motori « Twin Wasp » da 1050 cav. ciascuno, ha superato nei voli di prova la velocità massima di km/h. 322.

Sebbene la Marina degli S. U. non abbia ancora fornito dati caratteristici dell'idro, si può affermare che esso è uno dei più poderosi bombardatori degli Stati Uniti.

Nell'interno della cabina vi è uno scompartimento destinato esclusivamente alla radio. Vi sono alloggi per l'equipaggio; un'officina meccanica; un salotto con stufa elettrica; un distillatore d'acqua ed una ghiacciaia. A bordo esiste pure un completo impianto elettrico, che opera indipendentemente dai motori.

Formidabile pluriposto da caccia americano.

Un nuovo tipo di apparecchio pluriposto da caccia, assai più potente dei soliti e denominato « XFM-1 », è stato recentemente costruito dalla « Bell Aircraft Corporation ».

Prima caratteristica che si stacca dalle solite è che ambedue le eliche dei motori sono propulsive e si trovano dietro l'ala, dando modo ai mitraglieri di ala – uno per lato – di avere un campo di tiro perfettamente sgombro, senza essere disturbati nè dai motori nè dalle eliche.

Il nuovo caccia ospita un equipaggio di cinque persone: il pilota, il pilota aggiunto e navigatore, il marconista-mitragliere, e due mitraglieri laterali.

Altra innovazione è la possibilità che hanno tutti i membri dell'equipaggio di scambiarsi le loro funzioni: i mitraglieri dell'ala si possono, durante il volo, spostare e portarsi nella fusoliera; il navigatore può prendere il posto del pilota e il marconista può manovrare la mitragliatrice. L'apparecchio ha sei mitragliatrici a bordo.

L'« XFM-1 » è munito di due motori « Allison » a raffreddamento ad acqua da 1000 cav. Oltre a questi motori principali ve n'è uno ausiliario, il quale mette in moto nove motorini elettrici destinati ad azionare il carrello retrattile di atterraggio, a fornire l'energia all'impianto di illuminazione, all'apparato Marconi, ecc.

L'apparecchio, che ha già iniziato i voli di prova ufficiali a Dayton, sembra abbia raggiunto una velocità di km/h. 480.

Un motore a doppio uso.

La fabbrica « Českomoravska-Kolben-Danek Co. » ha recentemente realizzato un nuovo tipo di motore a quattro cilindri, denominato « Praga D », che può essere usato sia per elica trattiva che per elica propulsiva. Il nuovo motore, che sviluppa circa 80 cv. a 2610 giri, e 60 cv. a 2400 giri, ha una cilindrata di litri 2,836 e la

compressione di 5,42 : 1. Il numero massimo dei giri è 3050. Tutto il motore pesa circa kg. 70, ossia meno di un chilogrammo per cv. Il consumo è di g. 250 per cv/h.

Paracadute stabilizzatore per apparecchi acrobatici.

Il Ministero dell'Aria inglese ha disposto che tutti i nuovi apparecchi acrobatici dovranno essere muniti di un paracadute applicato alla estremità posteriore della fusoliera. Nel caso in cui l'apparecchio stentasse ad uscire da una vite, il pilota potrà aprire il paracadute e l'apparecchio riceverà una spinta verso l'alto che lo stabilizzerà e permetterà la ripresa dei comandi. Non è escluso che l'impiego di questo paracadute divenga generale e sia preso in considerazione anche per aeroplani normali. Tale dispositivo era già stato sperimentato, vario tempo addietro, negli Stati Uniti d'America.

Londra-Città del Capo-Londra in cinque giorni e mezzo.

Il capitano pilota Clouston e la signora Green hanno recentemente compiuto il volo Londra-Città del Capo-Londra, battendo di gran lunga tutti i precedenti primati sul medesimo percorso.

Il volo da Londra alla Città del Capo, compiuto in 45 ore e 2 minuti, ha battuto di 33 ore e 23 minuti il precedente stabilito da miss Amy Mollison; il volo di ritorno, compiuto in 57 ore e 23 minuti, ha battuto di 38 ore e 37 minuti il primato stabilito dall'aviatore inglese Brook.

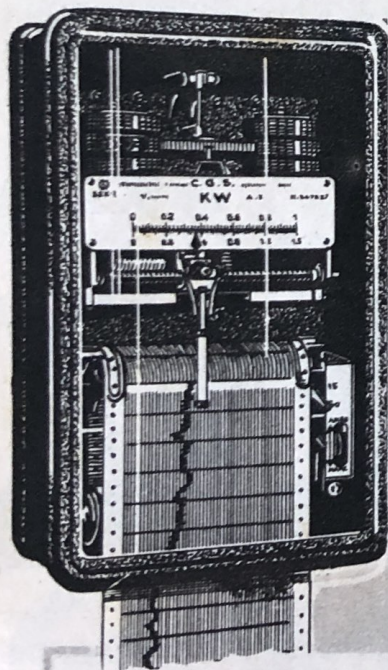
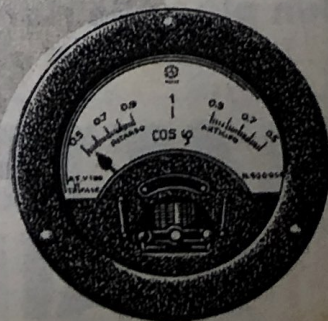
Infine il volo di andata e ritorno, della durata di 5 giorni, 17 ore e 28 minuti, ha battuto di ben 88 ore e 10 minuti il primato stabilito da miss Mollison.

Australia-Inghilterra in meno di sei giorni.

L'aviatrice neozelandese Joan Batten ha recentemente battuto, col suo apparecchio da turismo, il record Australia-Inghilterra coprendo la distanza in sette tappe. Partita da Port Darwin, in Australia, faceva la prima tappa a Batavia, la seconda a Rangoon, la terza ad Allahabad, la quarta a Caraci (Karachi), la quinta a Damasco, la sesta a Napoli e l'ultima a Londra, dove giungeva dopo aver compiuto il percorso in 5 giorni, 18 ore e 15 minuti.

L'aviatrice ha così battuto di 14 ore e 10 minuti il *record* detenuto dall'aviatore Broadbent sullo stesso percorso con 6 giorni, 8 ore e 25 primi.

Nuove aviolinee nell'Africa Occid. Inglese.

Le « British Airways Ltd. » assumeranno prossimamente la gestione di nuovi servizi aerei nell'Africa oc-

C.G.S.
ISTRUMENTI DI MISURA
SOCIETÀ ANONIMA
ITALIA
MONZA
VIA MARSALA, 16
Contatori Elettrici
Wattmetri Voltmetri Amperometri
Fasometri Frequenziometri
indicatori e registratori da quadro
e portatili
Trasformatori di misura

cidentale inglese, che estenderanno le loro linee fino all'America del Sud. Così un servizio aereo inglese assicurerà il collegamento fra la Gran Bretagna e Sierra Leone per Bathurst (Gambia). La stessa compagnia provvederà al collegamento Nigeria-Costa d'Oro. Nessuna disposizione è stata ancora data circa la costituzione della linea Freetown (Sierra Leone) - Takoradi (Costa d'Oro), destinata ad assicurare un rapido collegamento fra tutte le colonie britanniche dell'Africa occidentale.

Linea aerea Buenos Aires-Terra del Fuoco.

Si è iniziato recentemente un servizio aereo regolare per passeggeri e posta tra Buenos Aires e la Terra del Fuoco, gestito dalla « Compañía Aeropostal Argentina » con apparecchi trimotori.

La nuova linea prolunga fino a Buenos Aires il servizio già esistente fra la Terra del Fuoco e Bahia Blanca.

Tre milioni di dollari per l'aviazione civile americana.

Il Governo degli Stati Uniti ha stanziato la somma di tre milioni di dollari per l'esercizio finanziario 1938 allo scopo di migliorare e potenziare l'aviazione civile. L'intero programma prevede l'ulteriore stanziamento di sette milioni di dollari per la costituzione di nuove aviolinee e la riorganizzazione di tutti gli impianti per la navigazione aerea.

Aeroporto che può contenere 1200 aeroplani.

È attualmente in corso di costruzione in Alasca un grande aeroporto destinato alle forze aeree americane, che può essere considerato il più moderno ed attrezzato del mondo. Le rimesse di questo aeroporto potranno contenere fino a 1200 apparecchi e saranno sistemate sotto terra o più probabilmente nell'interno di alcune colline, in modo da risultare completamente invisibili.

Un Ministero dell'Aria anche in Turchia.

È in via di costituzione in Turchia il Ministero dell'Aria, dal quale dipenderanno l'aviazione militare e l'aviazione civile. Importanti commissioni di materiale sono state fatte all'estero, mentre un numero rilevante di ufficiali è stato inviato presso varî Stati allo scopo di perfezionare la loro istruzione. È inoltre in corso di studio l'impianto di piccole scuole di pilotaggio. Per il 1939 si prevede che la flotta aerea turca comprenderà almeno 1000 apparecchi di prima linea.

Un dispositivo che avverte gli ostacoli.

Un aviatore inglese avrebbe ideato e costruito un meccanismo del peso di 18 chili, capace di rivelare ad un pilota in volo nella nebbia o nelle nubi la presenza di ostacoli. Gli esperimenti finora effettuati sembra abbiano dimostrato la possibilità di individuare zone collinose alla distanza di 8 chilometri e la presenza di un faro a quella di 37 chilometri, sebbene al momento della ricezione sia possibile stabilire soltanto la presenza e la direzione in cui si trova l'ostacolo, ma non l'esatta distanza. Ulteriori perfezionamenti dovrebbero portare anche alla determinazione della distanza con una approssimazione di 30 metri.

Primati.

L'idrovolante francese « Lieutenant de Vaisseau Paris », munito di 4 motori Hispano-Suiza da 650 cv. ciascuno, ha recentemente battuto il primato internazionale di distanza per idrovolanti, dopo aver percorso la distanza da Kenitra (Marocco) a Maceio (Brasile) di km. 5780 in ore 33 e 5 primi, alla velocità media di km/h. 170.

Il primato precedente apparteneva agli aviatori americani Mac Ginnis, Averill e Witkinson con km. 5280.

L'aviatrice tedesca Anna Reitsch ha stabilito il nuovo primato di distanza in linea retta per la categoria degli elicotteri. Pilotando un elicottero « F. W. 61 » ha coperto senza scalo il percorso Stendal-Berlino di 108 km.

L'aviatore francese Arnoux ha stabilito recentemente a Etampes, su apparecchio « Caudron Raphale », i primati di velocità su 100 e 1000 chilometri per apparecchi biposti, con cilindrata da 6 litri e mezzo, il primo con km h. 308,747 ed il secondo con km/h. 292,160. I precedenti primati appartenevano all'U. R. S. S. rispettivamente con km/h. 307,062 e 287,282.

Chi usa Tarr dopo essersi rasato, ha una pelle sempre liscia e priva di ogni dolorosa irritazione. Inviando L. 2.— in francobolli alla Ditta Ludovico Martelli — Via Faentina 113 V — Firenze, riceverete un campione gratis.

SCHERK

Dopo fatta la barba:

Non più pelle riarsa • Non più infezioni • Non più bruciori • Non più erpeti

BATTERIE SCAINI

DI ECCEZIONALE DURATA
DI EFFICACIA INCOMPARABILE

S. A. ACCUMULATORI DOTT. SCAINI
MILANO - VIALE MONZA 340

TRA I LIBRI

Il 35° volume della Enciclopedia Italiana.

Ricevendo l'omaggio del 35° ed ultimo volume, il Duce giudicò l'*Enciclopedia Italiana* « un'opera veramente monumentale, che onora l'Italia e tutti quanti ad essa hanno dato il loro contributo di pensiero e di lavoro ».

Questo volume è stato ormai distribuito anche agli abbonati. Dalla parola « Vega » a « Zygopteroideae », esso comprende 2535 voci e 146 rinvii, e si compone di 1071 pagine di testo, con 963 illustrazioni e 40 cartine in nero intercalate, oltre a 171 tavole in rotocalco, 10 tavole e 5 carte geografiche.

Il 35° volume contiene, fra le altre, le seguenti voci geografiche: Venezia, Tre Venezie, Verona, Vienna, Zara, Yemen. Tra le discipline letterarie, filosofiche ed artistiche le voci di maggiore interesse: Verdi, Vico, Vignola, Virgilio, Wagner; e tra quelle storiche: Verdun, Vespro siciliano, Visconti, la serie dei Vittorio e Vittorio Emanuele, Vittorio Veneto e Volontari.

Esprimiamo il nostro più vivo plauso per il compimento della grande opera. E tanto maggiore è la nostra compiacenza in quanto la C.T.I. ha collaborato attivamente all'attuazione della memorabile impresa, provvedendo con la propria attrezzatura scientifico-tecnica a tutta la cartografia che illustra la parte geografica dell'opera, secondo i criteri nitidamente esposti dal prof. Almagià nel numero di ottobre 1935 della nostra Rivista.

Questa collaborazione, voluta personalmente dal Duce (ed è questo il nostro maggior titolo di soddisfazione), si è svolta in una costante armonia di intenti e in uno spirito di reciproca comprensione tale che rimarrà nel nostro ricordo come uno dei più graditi contributi da noi modestamente prestati a servizio del Paese.

La Presidenza della C.T.I. esprime i sentimenti della sua più viva riconoscenza al Sen. Co. Treccani, al Sen. Gentile, al Gr. Uff. Bartolini, agli eminenti geografi prof. Almagià, prof. Riccardi, prof. Ricci e agli altri che resero possibile l'adempimento del nostro compito.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI e MINISTERO DELL'AGRICOLTURA E FORESTE-MAGISTRATO ALLE ACQUE. – *Bonifica e vallicoltura nei riguardi idraulici-igienici ed economici.* – Pag. 306 con illustraz., carte e tav. f. t. Istit. Poligrafico dello Stato, Roma 1937-XV: L. 150.

R. ACCADEMIA NAZIONALE DEI LINCEI - LUIGI MILIANI. – *Le piene dei fiumi veneti e i provvedimenti di difesa. L'Adige.* – Pag. 360 con illustraz. e carte. Ed. F. Le Monnier, Firenze 1937-XV: L. 50.

RANIERI MARIO COSSAR. – *Gorizia e il suo Castello.* Leggenda, storia, arte. – Pag. 232 con illustraz. Edito a cura del Comune di Gorizia, Trieste 1937-XVI.

GIORGIO MORTARA. – *Prospettive economiche. I Grandi Problemi.* XVI Ediz. – Pag. 407. Università Bocconi di Milano 1937-XV: L. 50.

S. ZUCKERMANN. – *Italiens Aussenhandel.* Service International du Commerce Extérieur. – Bruxelles-Berlin.

C. M. PRANDI. – *Il villaggio non sanzionato (Mollieres).* – Pag. 193. A beneficio della Parrocchia di Mollieres, 1937-XV: L. 6.

EMANUELE LA ROSA. – *Le consuetudini di Noto e il diritto consuetudinario delle antiche città di Sicilia.* – Pag. 170. Tip. Zammit, Noto 1937-XV: L. 10.

ARTURO TANESINI. – *Invito in Val Gardena.* – Pag. 67 con illustraz. Istituto Geogr. De Agostini, Novara 1936-XIV: L. 15.

NODARI-CALVINO-AVERNA SACCÀ. – *Per l'autarchia nazionale: nuovi orizzonti agricoli della Libia.* Prefaz. di A. Piccioli. – Pag. 400 con 70 illustraz. f. t. Pubblicato sotto gli auspici dell'Istituto Coloniale Fascista dalla Società Italiana Arti Grafiche Ed. in Roma (via XX Settembre 58 A), 1937-XV: L. 45.

Col. TH. KONOVALOFF. – *Con le armate del Negus.* – Pag. 218 con illustraz. e carte f. t. Ed. Zanichelli, Bologna 1937-XV: L. 15.

CEDRAL SIMPLEX
Ditta CEDRAL TASSONI - SALÒ
LA CASA DEL CEDRO
Acqua di tutto Cedro Tassoni
Calmante Antinervosa
Digestiva

Cataloghi gratis a richiesta

SGARAVATTI - SEMENTI
PADOVA
Le più vaste coltivazioni d'Italia per la produzione di
SEMENTI SELEZIONATE DI ORTAGGI - FIORI E FORAGGI - BULBI DA FIORI - ATTREZZI
DEPOSITI
ROMA Via Cavour, 317, Tel. 65886 - TORINO Via Melchiorre Gioia 9 11, Tel. 44635
BOLOGNA Via M. d'Azeglio, 42, Tel. 25751 - MILANO Piazza S. Giorgio, 3 (Via Torino), Tel. 12319 - FIRENZE Via Por S. Maria, 10, Tel. 26498.

C. Pastorino. – *Una cosa da nulla* (Quasi un romanzo). – Pag. 158. Editrice Ancora, Milano 1937-XV: L. 5.

C. Pastorino. – *Il bacio della primavera* – Pag. 221. Editrice Ancora, Milano 1937-XV: L. 5.

A. Pavolini. – *Geografia e Geologia*. – Pag. 292 con illustraz. e carte. Ed. G. Barbera, Firenze 1938-XV: L. 16.

E. Mascherpa. – *Giulio Salvadori. La vita e l'opera letteraria*. – Pag. 336. Soc. An. Ed. Dante Alighieri, Milano 1938-XVI: L. 20.

Ufficio superiore topografico. – *Guida turistica di Addis Abeba* (pianta della città al 20.000), Addis Abeba 1937-XV.

Lidia Bianchi. – *La Pieve di S. Michele Arcangelo in Nonantola*. – Pag. 62 in grande formato con numerose illustraz. Pontificio Istituto di Archeologia Cristiana, Roma (via Napoleone III, 1), 1937-XV: L. 50.

San Remo, Bordighera, Ospedaletti. – Pag. 56 con 1 carta e 3 piante topografiche. Edizioni Guide Turistiche, Novi Ligure 1937-XV: L. 4.

Carlo Errera. – *Scritti geografici*, scelti e ordinati a cura del Comitato Nazionale per la Geografia del C. N. R. – Pag. 250 con illustraz. Ed. N. Zanichelli, Bologna 1937-XV: L. 25.

Consiglio nazionale delle ricerche - Comitato nazionale per la geografia. – *La localizzazione delle industrie italiane*. – Pag. 305. Anonima Romana Editoriale, Roma 1937-XV: L. 12.

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

CORSO ITALIA, 10 – MILANO

Quote d'associazione per il 1938

Soci Annuali	L. **22,20**	(più L. 2 tassa di ammiss.)	(Estero L. **32,20**)
Soci Quinquennali	L. **110,20**		(Estero L. **160,20**)
Soci Vitalizi	L. **350,—**		(Estero L. **500,—**)
Soci Vitalizi Fondatori della Sede	L. **450,—**		(Estero L. **600,—**)

Per i versamentti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

Statistica dei Soci al 30 Novembre 1937 - XVI

Soci che avevano pagato la quota al 30 novembre 1937		**N. 188.821**
Nuovi Soci annuali inscritti per il 1937 alla stessa data		**» 21.213**
Soci vitalizi inscritti al 31 dicembre 1936	**N. 245.734**	
Nuovi Soci vitalizi inscritti al 30 novembre 1937	**» 6.274**	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 30 novembre 1937	**» 12.753**	
		» 264.761
Totale Soci		**N. 474.795**

Proprietà letteraria ed artistica – Riproduzione riservata – Non si restituiscono nè i manoscritti nè le fotografie.
Indirizzare la corrispondenza impersonalmente alla Consociazione Turistica Italiana.

Direttore: Sen. Carlo Bonardi

Direzione e Amministrazione: Consociazione Turistica Italiana - Milano, Corso Italia, 10

Redattore Capo Responsabile: Dott. Attilio Gerelli

Rizzoli & C. - Anonima per l'Arte della Stampa - Milano, Piazza Carlo Erba, 6

FRANCOBOLLI
ANTICA CASA FILATELICA DI FIDUCIA
FRATELLI OLIVA - Via XX Settembre, 139 - Genova
Grande assortimento in francobolli di ogni Paese, servizio novità, forniture di tutta tranquillità in fatto di francobolli antichi e sovrastampati; specializzazione per Italia antica e moderna
NOSTRE EDIZIONI:
La Rivista Filatelica d'Italia
(25° anno di pubblicazione). Abbonamento annuo L. 12,50 (Estero 1 Dollaro o equivalente) (Soci C.T.I. L. 10) -
Il Catalogo Italiano "I Francobolli d'Italia" (VIª ediz. 1937) L. 15 franco di porto (Estero 1 Dollaro (Soci C.T.I. L. 13,50).
PERIZIE E VERIFICHE: L. 2 per esemplare (sovrastampe Fiume e Trentino L. 3)
STIMA ED ACQUISTO DI COLLEZIONI E PARTITE IMPORTANTI

RABARBARO
"APERITIVO ZUCCA"
"Chi ne beve ne ribeve
Chi ne beve ne berrà"
VIA FARINI. 4: MILANO

una grande marca da ricordare e preferire

Per qualunque acquisto di coltelleria da cucina, da caccia, da tasca, per arti e mestieri, ricordatevi che la marca **"due gemelli"** della Casa J. A. Henckels di Solingen è conosciuta ed apprezzata in tutto il mondo. Ogni oggetto che porta questa marca è di qualità superiore, di grande durata e di massima convenienza. Chiedete questa marca al vostro fornitore.

RAPPRESENTANTE GENERALE
SOC. AN. VALSODO · FIRENZE

Dal contenuto:
Importanti consigli per i dilettanti fotogr.ci
Tavola di posa
Appar. fotogr.ci con 100 nuovi tipi
Accessori fotog.ci
Condizioni anche per la vendita a RATE! CAMBI!
Spedizioni
P. Esedra 61 ROMA - E7

BINOCCOLI
TUTTE LE MARCHE MIGLIORI
A rate - Cambi
CATALOGO - SPEDIZIONE OVUNQUE
FOTO - BRENNER - ROMA - E 7
PIAZZA ESEDRA 61

STAMPA: SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO

S.A.F.F.A.

SOC. AN. FABBRICHE FIAMMIFERI ed AFFINI
Capitale versato L. 100 milioni • Sede MILANO
Via Moscova, 18 • Tel. 67-146 4 linee) 65-542 (inter).

Produzione
delle Aziende del Gruppo S. A. F. F. A.

FIAMMIFERI DI LEGNO E DI CERA IN TUTTI I TIPI

"POPULIT" . MATERIALE LEGGERO IN LASTRE PER EDILIZIA, ISOLANTE TERMICO, CORRETTORE ACUSTICO

AFOTERM - PAVIMENTAZIONE ISOLANTE, CALDA, AFONA, SIGNORILE

COMPENSATI, TRANCIATI, LAVORI DI CARPENTERIA

IMBALLAGGI DI LEGNO DI OGNI TIPO, FABBRICATI IN GRANDE SERIE

PAGLIA DI LEGNO (TRUCIOLO) NATURALE E COLORATA

PRODOTTI CHIMICI - STEARINA, GLICERINA OLEINA, SAPONI, CANDELE STEARICHE, CLORATI E PERCLORATI, FOSFORO E DERIVATI, DISERBANTE CHIMICO "LEGNANO„

Proprie grandi tenute boschive

STABILIMENTI : Asti - Bari - Bolzano - Casalpusterlengo - Este - Fucecchio - Jesi - Legnano Magenta - Milano - Moncalieri - Napoli - Perugia Pontenuovo di Magenta - P. Marghera - Spoleto - Venezia

LABORATORIO SCIENTIFICO DI RICERCHE INDUSTRIALI A MILANO

Depositi gestiti direttamente in tutta Italia